DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

13 sierpnia — Nr. 10. — Rok 1929.

T R E Ś Ć:

SPRAWY FINANSOWE.

116.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 11 lipca 1929 r. Nr. II. 1933/29 w przedmiocie Regulaminu Centralnego Biura Rozrachunków P. K. P.

Niniejszem zatwierdzam Regulamin Centralnego Biura Rozrachunków P. K. P., stanowiący integralną część niniejszego rozporządzenia. Regulamin powyższy wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 1929 r.

Załącznik do rozp. Min. Kom. z 11.VII. 1929 r. Nr. II. 1933/6/29.

REGULAMIN

Centralnego Biura Rozrachunków P. K. P.

C Z Ę Ś Ć I.

Organizacja.

§ 1.

Zakres działania.

1. Centralne Biuro Rozrachunków P. K. P. podlega bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji i jest jego organem wykonawczym w sprawach związanych z rozrachunkami z przewozów międzynarodowych.

2. Centralne Biuro Rozrachunków:

a) współdziała z krajowemi i zagranicznemi Zarządami kolejowemi w naradach, dotyczących komunikacyj bezpośrednich i w komisjach, mających opracować przepisy rachunkowe i kontrolno-rozrachunkowe dla komunikacyj zagranicznych i przepisy wykonawcze do taryf międzynarodowych;

b) stawia wnioski na zmianę przepisów rozrachunkowych dla komunikacji międzynarodowych, gdy przepisy obowiązujące okażą się w praktycznem zastosowaniu nieodpowiednie;

c) załatwia wszelkie inne wnioski, prowadzi studja i wydaje opinje Ministerstwu Komunikacji w poszczególnych sprawach, poruczonych mu do opracowania lub zaopinjowania;

d) sporządza rozrachunki w komunikacjach międzynarodowych, poruczone mu na podstawie odpowiednich umów;

e) pośredniczy we wszystkich wyrównaniach między P. K. P. a kolejami obcemi, bez względu na pochodzenie danej pozycji wyrównawczej;

f) wydaje zarządzenia Dyrekcjom Kolei Państwowych w sprawach tyczących rozrachunków, w granicach obowiązujących przepisów i umów.

§ 2.

Dyrektor Centralnego Biura Rozrachunków Polskich Kolei Państwowych.

Na czele Centralnego Biura Rozrachunków P. K. P. (CBR) stoi Dyrektor mianowany przez Ministra Komunikacji, który jest zwierzchnikiem pracowników tego Biura.

Dyrektor Centralnego Biura Rozrachunków decyduje we wszystkich sprawach, wchodzących w zakres czynności tego Biura, na zasadach niniejszego regulaminu i obowiązujących przepisów i ponosi odpowiedzialność za sprawny i celowy zarząd Biurem.

Dyrektor odpowiada za podział pracy, oraz za wszelkie zarządzenia i oświadczenia, wydane w zakresie swojej władzy.

§ 3.

Zastępstwo Dyrektora Centralnego Biura Rozrachunków.

Dyrektorowi Centralnego Biura Rozrachunków jest przydany do pomocy zastępca, mianowany przez Ministra Komunikacji, który sprawuje nadzór nad czynnościami w granicach przekazanych mu przez Dyrektora, i zastępuje Dyrektora w czasie jego nieobecności.

Wniosek na podział czynności między Dyrektora i jego Zastępcę zatwierdza Ministerstwo Komunikacji.

W razie nieobecności Dyrektora i jego Zastępcy kierownictwo Biurem obejmuje jeden z kierowników działów, wyznaczony przez Ministerstwo Komunikacji na wniosek Dyrektora C. B. R.

§ 4.

Ogólne ramy działalności Centralnego Biura Rozrachunków.

Centralne Biuro Rozrachunków obowiązane jest stosować się ściśle do przepisów służbowych, rozporządzeń i poleceń Ministerstwa Komunikacji i gospodarzyć oszczędnie, w granicach zatwierdzonego budżetu i udzielonych kredytów.

Centralne Biuro Rozrachunków kieruje swoje zarządzenia i pisma w sprawach rozrachunkowych bezpośrednio do Dyrekcyj Kolei Państwowych i do obcych Zarządów kolejowych.

Centralne Biuro Rozrachunków porozumiewa się w sprawach, dotyczących zakresu swojej działalności, bezpośrednio z władzami państwowemi z wyjątkiem władz centralnych, z któremi może porozumiewać się bezpośrednio tylko w sprawach, w których występuje w stosunku do tych władz jako strona (np. odwołania w sprawach skarbowych, administracyjnych, odwołania od orzeczeń władz II instancji) lub też w sprawach, w których władze centralne występują jako klijenci Polskich Kolei Państwowych.

§ 5.

Podział Centralnego Biura Rozrachunków na Działy.

Centralne Biuro Rozrachunków dzieli się na następujące działy:

1) Dział Ogólny,
2) Dział rozrachunków z przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych,
3) Dział rozrachunków z przewozu towarów, węgla i zwierząt,
4) Dział Wyrównawczy.

W razie uzasadnionej potrzeby może Minister Komunikacji na wniosek C. B. R. zmniejszyć lub zwiększyć ilość działów.

§ 6.

Ogólny zakres działania Działów.

Działy sprawują nadzór i kontrolę nad całokształtem powierzonych im czynności, opracowują wszelkie sprawy do nich należące, wydają zarządzenia w granicach kompetencji danego działu, i dbają o rozwój i ulepszenie powierzonej im gałęzi służby.

Sprawy, które dotyczą również innych Działów, mogą być decydowane tylko w porozumieniu z nimi; w razie niemożności dojścia do porozumienia rozstrzyga Dyrektor Centralnego Biura Rozrachunków.

§ 7.

Podział Działów na referaty.

Działy dzielą się, stosownie do zakresu czynności, na odpowiednie referaty, których ilość zależna jest od znaczenia i objętości poszczególnych komunikacyj.

Ilość i nazwy referatów oznacza Dyrektor C. B. R. na wniosek właściwych kierowników działów.

§ 8.

Zakres działania Działu Ogólnego.

Dział ogólny załatwia wszystkie sprawy osobowe, ogólne i konkretne, pracowników Centralnego Biura Rozrachunków, prowadzi dochodzenia w sprawach wykroczeń służbowych personelu tego Biura, stawia wnioski na wdrożenie dochodzeń dyscyplinarnych i zajmuje się składem Komisji dyscyplinarnej, prowadzi rejestrację i statystykę osobową, wydaje instrukcje służbowe, załatwia sprawy ulg przejazdowych dla pracowników Biura, wydaje dowody przejazdowe, dokonywa tłumaczeń, zamawia druki, kupuje materjały i przybory kancelaryjne dla Centralnego Biura Rozrachunków, zajmuje się sprawą zakupu inwentarza biurowego i prowadzi jego rejestrację, załatwia sprawy rachunkowe i budżetowe, prowadzi rejestrację wydatków budżetowych, czuwa nad wykonaniem budżetu, sporządza sprawozdania budżetowe perjodyczne i roczne i przedkłada je Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku, sporządza kwartalne preliminarze wydatków i przedkłada je Ministerstwu Komunikacji do zatwierdze-

nia, prowadzi bibljotekę fachową, zajmuje się prenumeratą i zakupem czasopism, książek fachowych i map, sprawuje ogólny nadzór nad Kancelarją i nad woźnymi, i załatwia wszystkie inne sprawy ogólnoadministracyjne.

Do obowiązków działu ogólnego należy nadto wymiar świadczeń wynikających z ustawy emerytalnej i ich rejestracja, wymiar odprawy dla pracowników zwolnionych ze służby, oraz zapomóg i darów dla emerytów i ich rodzin, likwidacja wynagrodzeń pracowników nieetatowych i przeprowadzanie wszelkich potrąceń i zwrotów dokonywanych z tych wynagrodzeń, likwidacja zaliczek na pobory, zapomóg i darów z łaski oraz wszelkich świadczeń emerytalnych, rent procesowych i ubezpieczeniowych, sporządzanie zleceń na wypłatę wierzycielom potrąceń dokonanych z zarobków, rejestracja wydanych ubrań służbowych i powstałych z tego tytułu zobowiązań pieniężnych pracowników Biura.

Działowi ogólnemu podlega Kancelarja Centralnego Biura Rozrachunków, którą obowiązują postanowienia zawarte w przepisach kancelaryjnych dla Dyrekcji Kolei Państwowych.

§ 9.

Zakres działania Działu rozrachunków z przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych.

Dział powyższy sprawuje rozrachunek z przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych w granicach powierzonych Centralnemu Biuru Rozrachunków odpowiedniemi umowami, ustala i wydziela udziały, należne poszczególnym kolejom biorącym udział w danej komunikacji, sporządza rachunki udziałów, załatwia reklamacje, pozostające w związku z dokonanemi rozrachunkami, współdziała w opracowaniu tablic udziałowych, sprawdza udziały w komunikacji Niemcy — Prusy Wschodnie, sprawdza tablice opracowane przez zarządy obce i interwenjuje we wszystkich sprawach związanych z rozrachunkiem.

Do zadań działu powyższego należy również projektowanie formularzy dla celów rozrachunkowych, sprawdzanie udziałów Polskich Kolei Państwowych w komunikacjach osobowo-bagażowych, w których Polskie Koleje Państwowe uczestniczą jako koleje tranzytowe i sporządzanie statystyki z przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych w komunikacjach zagranicznych.

§ 10.

Zakres działania Działu dla rozrachunków z przewozu towarów, węgla i zwierząt.

Dział powyższy sprawuje rozrachunek z przewozu towarów, węgla i zwierząt w granicach powierzonych Centralnemu Biuru Rozrachunków odpowiedniemi umowami, ustala i wydziela udziały należne poszczególnym kolejom, biorącym udział w danej komunikacji, sporządza rachunki udziałów, załatwia reklamacje, wynikające z dokonanych rozrachunków, sprawdza udziały Polskich Kolei Państwowych we wszystkich komunikacjach towarowych, w których Polskie Koleje Państwowe uczestniczą jako koleje tranzytowe, sprawdza transporty i udziały w komunikacji Niemcy — Prusy Wschodnie, współdziała przy opracowaniu tablic udziałowych, sprawdza tablice udziałowe opracowane przez obce zarządy, interwenjuje we wszystkich sprawach związanych z rozrachunkiem, projektuje i uzgadnia formularze dla celów rozrachunkowych.

Do zadań działu powyższego należy również sporządzanie statystyki z przewozu towarów, węgla i zwierząt w komunikacjach zagranicznych.

§ 11.

Zakres działania Działu Wyrównawczego.

Dział Wyrównawczy zgłasza salda powstałe z rozrachunków w komunikacjach zagranicznych, przeprowadzonych przez Centralne Biuro Rozrachunków, do odpowiednich Urzędów Wyrównawczych i podaje je Ministerstwu Komunikacji do wiadomości.

W dalszym ciągu należy do zadań Działu Wyrównawczego wyrównanie wszelkich wierzytelności i długów Polskich Kolei Państwowych, powstałych w komunikacjach zagranicznych z tytułu odszkodowania za zaginięcie, brak wagi i uszkodzenie przesyłek, zwrotów przewoźnego, oraz wzajemnych świadczeń wszelkiego rodzaju na stacjach granicznych, prowadzenie odpowiednich książek wierzytelności i długów Polskich Kolei Państwowych, zgłoszonych do wyrównania przez poszczególne Dyrekcje P. K. P. i przez Centralne Biuro Wagonowe w Warszawie, sprawdzanie wyrównań stanowiących wierzytelność lub dług P. K. P., zgłoszonych przez poszczególne koleje zagraniczne i przeprowadzonych przez Związkowe Biuro Rozrachunkowe w Berlinie lub przez Centralne Biuro Wyrównań w Brukseli, rejestracja sum, obciążających rachunek poszczególnych Dyrekcyj Kolei Państwowych, oraz sum zapisanych na dobro ich rachunku z tytułu wyrównań,

sporządzanie rachunków bieżących, dotyczących wierzytelności i długów, powstałych w komunikacjach pomiędzy kolejami polskiemi a kolejami czechosłowackiemi i austrjackiemi,

sprawdzanie rachunków bieżących, sporządzanych przez koleje czechosłowackie i austrjackie,

prowadzenie korespondencji połączonej z przekazywaniem do banków zagranicznych gotowizny dla obcych zarządów kolejowych,

podział pomiędzy poszczególne Dyrekcje Kolei Państwowych sum pochodzących z rozrachunków polsko-niemieckich, dokonywanych za pośrednictwem Centralnego Biura Wyrównawczego Związku kolei niemieckich w Berlinie,

rewizja sald wyliczonych przez obce zarządy, ze szczególnem uwzględnieniem kolei niemieckich co do zastosowania prawidłowego kursu giełdowego, zarachowanie odsetek i t. d.

§ 12.

Kierownicy działów.

Na czele działów stoją Kierownicy Działów, którzy w granicach przysługującej im kompetencji

prowadzą i rozstrzygają sprawy, wchodzące w zakres działalności ich działów, niezastrzeżone kompetencji Dyrektora C. B. R. lub jego Zastępcy, i ponoszą odpowiedzialność za sprawny, celowy i ekonomiczny zarząd powierzonej im gałęzi służby.

Kierownik Działu jest bezpośrednim zwierzchnikiem wszystkich pracowników, wchodzących w skład danego działu; podlega on bezpośrednio Dyrektorowi C. B. R.

Kierowników działów mianuje Minister Komunikacji na wniosek Dyrektora Centralnego Biura Rozrachunków.

§ 13.

Zastępstwo Kierowników działów.

W razie nieobecności Kierownika działu, zastępuje go stały zastępca lub jeden z Kierowników referatów, wyznaczony przez Dyrektora Centralnego Biura Rozrachunkowego.

§ 14.

Kierownicy referatów.

Referaty sprawują Kierownicy referatów wyznaczeni przez Dyrektora Centralnego Biura Rozrachunków, podporządkowani danemu Kierownikowi działu.

Kierownicy referatów odpowiadają za należyty bieg czynności w powierzonych im referatach.

§ 15.

Uzgadnianie spraw między działami.

Uzgadnianie spraw między działami powinno być dokonywane nietylko w sprawach wspólnych, lecz również w tych wypadkach, gdy załatwienie danej sprawy należy wprawdzie do kompetencji danego działu, dotyczy jednak pośrednio personelu, lub spraw, należących do kompetencji innych działów.

Sprawy należy zasadniczo uzgadniać ustnie. Gdy osiągnięcie porozumienia stanie się niemożliwem, należy sprawę przedłożyć Dyrektorowi do rozstrzygnięcia.

CZĘŚĆ II.

Kompetencje i obowiązki organów kierowniczych.

§ 16.

Sprawy zastrzeżone Dyrektorowi Centralnego Biura Rozrachunków.

Dyrektorowi Centralnego Biura Rozrachunków zastrzega się następujące sprawy:

1. Sprawozdania oraz sprawy przedstawiane Ministerstwu Komunikacji do rozstrzygnięcia lub zatwierdzenia.
2. Zarządzenia pozostające w związku z poleceniami Ministerstwa Komunikacji.
3. Zarządzenia natury zasadniczej, ogólnej i organizacyjnej.
4. Wnioski i opinje przedstawiane Ministerstwu Komunikacji w sprawach taryfowych i rozrachunkowych oraz w sprawie umów z obcemi zarządami kolejowemi.
5. Wnioski przedstawiane Ministerstwu Komunikacji w sprawie przyjęcia, nominowania, delegacji, przeniesienia i zwolnienia ze służby Kierowników działów oraz innych pracowników Biura w VI grupie uposażenia.
6. Przyjęcia, mianowania, przeniesienia, delegacje i zwolnienia ze służby wszystkich innych pracowników Biura.
7. Przenoszenie etatowych pracowników (z wyjątkiem mianowanych przez Ministra) do Dyrekcyj P. K. P. w następstwie osiągniętego w tej sprawie porozumienia.
8. Zawieszenie w służbie i uchylenie zawieszenia pracowników Biura, w granicach obowiązujących przepisów.
9. Udzielanie jednorazowych zapomóg pracownikom Biura pozostającym w służbie czynnej, oraz emerytowanym pracownikom Biura, wdowom i sierotom po nich, do wysokości 300 złotych dla jednej osoby rocznie.
10. Udzielanie pracownikom Biura nagród pieniężnych (remuneracyj) oraz pochwał.
11. Udzielanie urlopów płatnych w granicach obowiązujących przepisów.
12. Zatwierdzanie zestawień i preliminarzy budżetowych przedstawianych Ministerstwu Komunikacji.
13. Zatwierdzanie i przedstawianie Ministerstwu Komunikacji rocznego sprawozdania z czynności Centralnego Biura Rozrachunków.
14. Zatwierdzanie wszelkich sprawozdań statystycznych i t. p.
15. Zezwolenie pracownikom Biura na korzystanie z przejazdu pociągami pośpiesznemi.
16. Nakładanie na pracowników Biura kar porządkowych, przewidzianych w przepisach służbowych dla Prezesów Dyrekcyj P. K. P.
17. Rozstrzyganie odwołań i zażaleń pracowników Biura od zarządzeń Kierowników Działów.
18. Doniesienia karno-sądowe przeciwko pracownikom Biura.
19. Zezwalanie na wnoszenie lub wycofywanie przez pracowników Biura skarg sądowych z powodów służbowych.
20. Zarządzenia i rozstrzygnięcia w sprawach dyscyplinarnych w granicach obowiązujących przepisów.
21. Mianowanie członków komisji dyscyplinarnych w granicach obowiązujących przepisów.
22. Zezwalanie na wyjazdy służbowe pracowników Biura i zatwierdzanie rachunków podróży.
23. Delegowanie pracowników Biura na narady i konferencje w charakterze przedstawicieli Centralnego Biura Rozrachunków lub działających w jego imieniu.
24. Decyzje w przypisywaniu pracownikom Biura do zwrotu wszelkich strat powstałych z ich winy.
25. Zatwierdzanie rozdziału lokali między działy w gmachu zajętym przez Centralny Urząd Rozrachunków.

26. Interwencja w Dyrekcjach Kolei Państwowych w sprawach niedomagań rozrachunkowych w komunikacjach zagranicznych lub spowodowanie takiej interwencji przez pracowników Biura.
27. Współudział w konferencjach Naczelników Wydziałów Kontroli Dochodów.
28. Współudział w umowach z zarządami kolei obcych w sprawach rozrachunku w komunikacjach zagranicznych.
29. Delegowanie pracowników Centralnego Biura Rozrachunków na konferencje i komisje krajowe i zagraniczne w sprawach rozrachunku.
30. Współudział w naradach nad taryfami związkowemi.
31. Współudział w konferencjach i komisjach międzynarodowych związków i komitetów taryfowych.

§ 17.

Dyrektor może pewne sprawy wymienione w § 16 przekazywać do samodzielnego załatwiania Kierownikom działów, i zastrzec sobie, by sprawy przekazane Kierownikom działów, były mu w pewnym konkretnym wypadku podawane do rozstrzygnięcia.

Dyrektor Centralnego Biura Rozrachunków może uchylić zarządzenia swego Zastępcy lub Kierowników działów albo je zmienić.

§ 18.

Sprawy zastrzeżone wszystkim Kierownikom działów.

Kierownikom działów zastrzega się następujące sprawy w odniesieniu do podległych im działów:
1. Kierownictwo, nadzór i kontrola nad całokształtem powierzonej im gałęzi służby oraz czuwanie nad rozwojem i ulepszeniem tej służby.
2. Wszelkie sprawy podziału zajęć i pełnienia służby w podległych im działach.
3. Zarządzenia tyczące się organizacji podległej służby, za poprzedniem uzyskaniem zgody Dyrektora Centralnego Biura Rozrachunków.
4. Zarządzenia i wyjaśnienia dotyczące stosowania przepisów służbowych podległej gałęzi służbowej oraz wnioski i projekty uzupełnień i zmian tych przepisów.
5. Czuwanie nad należytem szkoleniem i egzaminowaniem personelu podległych działów.
6. Przedwstępne zatwierdzenie wniosków i przedłożeń we wszystkich sprawach tyczących się podległej gałęzi służby, zastrzeżonych Dyrektorowi Centralnego Biura Rozrachunków.
7. Zmiany w rozmieszczeniu personelu w przydzielonych działowi lokalach służbowych.
8. Nadzór nad należytem wykorzystaniem podległego personelu, prawidłowem użyciem materjałów i nad oszczędnością w wydatkach.
9. Ustalanie ogólnego zapotrzebowania materjałów i inwentarza dla danej gałęzi służbowej.

Gdy Kierownik działu lub jego zastępca osądzi na podstawie doświadczenia, że pewną sprawę leżącą w jego kompetencji, należałoby ze względu na jej doniosłość podać do wiadomości Dyrektora Centralnego Biura Rozrachunków, powinien po swej decyzji sprawę przedstawić Dyrektorowi do przejrzenia.

§ 19.

Zakres działania Zastępców Kierowników działów.

Dodani poszczególnym Kierownikom działów stali zastępcy mają zadanie pomagać Kierownikom działów w kierownictwie, nie stanowią jednak instancji pośredniej między Kierownikami działów, a pracownikami działu, sprawy należy zatem przedstawiać do zatwierdzenia zastępcy Kierownika działu tylko w razie nieobecności Kierownika działu.

§ 20.

Zakres działania Kierowników referatów.

Kierownik działu może za zgodą Dyrektora Centralnego Biura Rozrachunków pewne sprawy przekazywać Kierownikowi referatu do samodzielnego załatwiania.

Kierownik referatu załatwia sprawy podległego mu referatu i decyduje w nich pod osobistą odpowiedzialnością, o ile decyzja nie jest zastrzeżona Dyrektorowi Centralnego Biura Rozrachunków, jego Zastępcy, Kierownikowi działu lub tegoż zastępcy.

CZĘŚĆ III.

Postanowienia ogólne.

§ 21.

Stosunek Centralnego Biura Rozrachunków do D. K. P. w Gdańsku pod względem rachunkowo-kasowym.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku wykonywa zastępczo za C. B. R. czynności kasowe, buchalteryjne i sprawozdawcze i przedkłada sprawozdania miesięczne i roczne Ministerstwu Komunikacji.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku likwiduje uposażenie pracowników etatowych oraz koszty podróży i djety pracowników etatowych i nieetatowych Centralnego Biura Rozrachunków i zarządza ich wypłatę przez Kasę stacyjną w Bydgoszczy.

Wynagrodzenia pracowników nieetatowych C. B. R., jak również zaliczki na djety, wynagrodzenia pieniężne, wynagrodzenia akordowe, zapomogi oraz zasiłki na opłaty szkolne dla wszystkich pracowników C. B. R. oraz wydatki rzeczowe, jak wydatki kancelaryjne, opał, światło i utrzymanie porządku, wydatki na utrzymanie i wymianę inwentarza wypłaca Kasa stacyjna w Bydgoszczy na podstawie zarządzenia wypłaty (wzór Nr. 3 ogólnych przepisów o rachunkowości P. K. P.) podpisanego przez Dyrektora Centralnego Biura Rozrachunków.

Za prawidłowość rachunków podróży odpowiada Dyrektor Centralnego Biura Rozrachunków.

Wszelkie wydatki, uskutecznione przez Dyrekcję Gdańską na rachunek C. B. R. bądź przez Kasę dyrekcyjną w Gdańsku bądź przez Kasę stacyjną w Bydgoszczy zapisuje się na konto obrachunkowe „Centralne Biuro Rozrachunków w Bydgoszczy".

§ 22.

Wyjazdy służbowe.

Dyrektor Centralnego Biura Rozrachunków powinien utrzymywać stały kontakt z Dyrekcjami Polskich Kolei Państwowych.

Dyrektor Centralnego Biura Rozrachunków wyjeżdża według własnego uznania.

Zastępca Dyrektora i Kierownicy działów powinni w każdym wypadku zamierzonego wyjazdu służbowego uzyskać zgodę Dyrektora na wyjazd, który decyduje również o wyjazdach służbowych zastępców Kierowników działów i innych podległych mu pracowników.

§ 23.

Godziny urzędowe.

Dyrektor Centralnego Biura Rozrachunków oznacza godziny urzędowe zajęć biurowych zgodnie z ogólnemi zarządzeniami Ministerstwa Komunikacji.

W dni świąteczne i w niedziele oraz w godzinach pourzędowych powinny być zaprowadzone dyżury w tych działach służby, w których to jest konieczne.

W razie koniecznej potrzeby i na czas jej trwania może być zarządzone odpowiednie zwiększenie ilości godzin urzędowych, bądź to przez Dyrektora Centralnego Biura Rozrachunków, w odniesieniu do personelu całego Biura, bądź to przez Kierowników działów w odniesieniu do pracowników podległych im działów.

§ 24.

Ogłaszanie zarządzeń w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji.

Centralne Biuro Rozrachunków zamieszcza zarządzenia i zawiadomienia swoje w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji.

Zgłoszenie zarządzenia lub zawiadomienia do Dziennika Urzędowego podpisuje Dyrektor Centralnego Biura Rozrachunków.

SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ I URZĄDZEŃ ZABEZPIECZAJĄCYCH RUCH POCIĄGÓW.

117.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 22 marca 1929 r. Nr. V. 4338/29 w przedmiocie warunków technicznych na dostawę normalnotorowych podkładów, podrozjezdnic i mostownic.

Niniejszem zatwierdzam warunki techniczne na dostawę normalnotorowych podkładów, podrozjezdnic i mostownic.

WARUNKI
techniczne na dostawę normalnotorowych podkładów, podrozjezdnic i mostownic.

Materjał i obróbka.

Art. 1.

Niniejsze warunki odnoszą się do podkładów, podrozjezdnic i mostownic wyrabianych z drzewa dębowego, modrzewiowego, sosnowego, świerkowego i jodłowego.

Art. 2.

Drzewo do wyrobu podkładów, podrozjezdnic i mostownic winno być niestoczone przez robaki, wolne od zmurszenia i zgnilizny, nie uschłe na pniu, winno być wogóle zdrowe i wolne od wszelkich wad, obniżających jego trwałość, winno mieć tkankę ścisłą i nie pochodzić z miejsc podmokłych. Dyrekcja ma prawo zbadać wyręby i wyłączyć z odbioru podkłady, podrozjezdnice i mostownice z wyrębów, uznanych przez nią za nieodpowiednie.

Podkłady, podrozjezdnice i mostownice wyrobione z drzewa wichrowatego nie będą przyjmowane.

Podkłady, podrozjezdnice i mostownice dotknięte sinizną powierzchowną, jeżeli przytem nie zachodzą inne objawy, świadczące o rozpoczęciu się procesów gnilnych, a drzewo posiada zresztą wszelkie cechy materjału zdrowego, mogą być przyjęte, jednak w ilości nie przewyższającej 10% dostawy.

Podkłady, podrozjezdnice i mostownice winny być oczyszczone z kory i z łyka, powierzchnie górne i dolne obrobione piłą lub siekierą, winny być gładkie oraz wzajemnie równoległe.

Sęki zdrowe i mocne osadzone w drzewie są dopuszczalne, jednak nie w miejscach podparcia i przytwierdzenia szyn. Sęki niezdrowe i dziury po sękach są niedopuszczalne.

Pęknięcia są dopuszczalne w następujących granicach:

a) w kierunku promieni drzewa okrągłego: odśrodkowe nie mogą przechodzić przez cały przekrój poprzeczny, dośrodkowe nie mogą być w kierunku osi podłużnej podkładu dłuższe niż 30 cm. Głębokość jednych i drugich nie może przewyższać 6 cm;

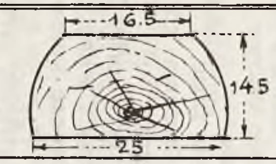
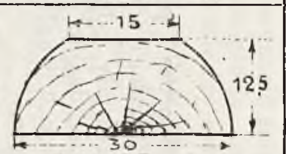
b) łukowe (na obwodzie słojów rocznych) nie mogą przechodzić przez cały przekrój poprzeczny ani przewyższać długości 30 cm., głębokość nie może wynosić więcej niż 6 cm.

Pęknięć łukowych nie może być więcej jak po jednem na czoło, pęknięć w kierunku promieni drzewa okrągłego nie więcej niż trzy na czoło. Pęknięcia nieznaczne powstałe wskutek wysychania drzewa nie będą przytem liczone.

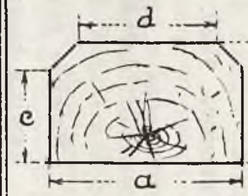
Krzywiznę w planie podkładów dopuszcza się, jednak strzałka (na całą długość podkładu) nie może przewyższać 75 mm. ilość takich krzywych podkładów nie powinna być w każdym razie większa nad 5% całkowitej ilości danego typu w zgłoszonej do odbioru partji.

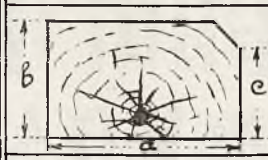
M. K
DEP. V/17

TYPY PODKŁADÓW NORMALNOTOROWYCH, PODROZJEZDNIC (TYMCZASOWE) I MOSTOWNIC

TYP	KSZTAŁT I WYMIARY PODKŁADÓW W CENTYMETRACH	DŁUGOŚĆ m. b.
I		2.70
II		2.70
III		2.60
IV		2.60
V		2.70
VI		2.60

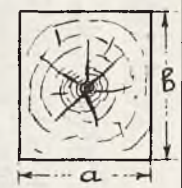
KSZTAŁT PODROZJEZDNIC





TYP	WYMIARY W CENTYMETRACH a	b	c	d
I	26	16	12	16
II	25	15	10	19
III	30	15	12	24
IV	26	16	12	
V	24	14		
VI	25	15		
VII	30	15		
VIII	36	15		
IX	30	16		
X	30	18		
XI	32	18		
XII	30	20		

KSZTAŁT MOSTOWNIC



TYP	WYMIARY a cm.	b cm.	DŁUGOŚĆ m. b.
I	22	24	2.40 2.50
II	23	25	2.60
III	24	27	2.70
IV	25	29	2.80
V	26	30	2.90
VI	28	30	3.00

Krzywizny dla podrozjezdnic i mostownic nie dopuszcza się.

Końce podkładów, podrozjezdnic i mostownic winny być obcięte piłą prostopadle do ich długości.

Art. 3.

Wymiary.

Podkłady, podrozjezdnice i mostownice winny posiadać wymiary wskazane w tablicach, dołączonych do niniejszych warunków. Odchylenia od tych warunków są dopuszczalne w granicach następujących:

w długościach — zwiększenie do 5 cm, zmniejszenie do 2 cm.

w szerokościach — zwiększenie do 4 cm., zmniejszenie do 1 cm.

w grubościach — zwiększenie do 1 cm, zmniejszenie do ½ cm.

W miejscach przeznaczonych na haki lub wkręty i pod szyną wymiary podkładów, podrozjezdnic i mostownic muszą być ściśle utrzymane.

Art. 4.

Sposób układania.

Podkłady winny być układane w stosy według typów i rodzaju drzewa, z odstępami dostatecznemi do oglądania podkładów ze wszystkich stron oraz dla możności ich przerzucania.

Stosy winny zawierać po 50 sztuk lub w braku miejsca i za zgodą Dyrekcji po 75 sztuk podkładów i mają być układane według typów i rodzaju drzewa na legarach dla uniknięcia bezpośredniego stykania się z ziemią.

Podkłady w górnej warstwie należy układać ściśle i pochyło dla ułatwienia ścieku wody deszczowej.

Podrozjezdnice i mostownice winny być układane według wymiarów w stosy, nie więcej niż po 4 warstwy w każdym, winny być oddzielone przekładkami i kładzione na osobnych legarach w taki sposób, aby nie stykały się z ziemią.

Każdy stos winien posiadać swój numer porządkowy w sposób wyraźny na nim oznaczony.

Układanie w jednym i tym samym stosie różnych typów, lub tego samego typu z różnych rodzajów drzewa jest niedopuszczalne.

Art. 5.

Odbiór.

Odbiór przez komisję odbiorczą polega na sprawdzeniu każdej sztuki co do jakości i wymiarów.

Komisja przyjmuje tylko materjały, odpowiadające warunkom technicznym, sporządzając odpowiedni protokół, — i zarządzając ocechowanie przyjętych materjałów znakiem przyjęcia.

W razie niezgody z orzeczeniem komisji dostawca winien zaznaczyć swój protest w protokóle i sprawę rozstrzyga ostatecznie Dyrekcja.

Przy odbiorze powinien być obecny dostawca lub upoważniony przezeń zastępca, jednakowóż nieobecność wymienionych osób nie wstrzymuje odbioru, pozbawia natomiast dostawcę prawa do jakichkolwiek z tego tytułu reklamacyj.

Dostawca lub jego pełnomocnik otrzymuje odpis protokółu odbiorczego niezwłocznie po dokonaniu odbioru.

SPRAWY WARSZTATOWE.

118.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 10/7 — 1929 r., Nr. VI. 8359/21/29 w sprawie wydania przepisów o rewizji i naprawie zestawów kołowych.

Niniejszem zatwierdzam przpisy o rewizji i naprawie zestawów kołowych, które ukażą się w osobnem wydaniu.

Przepisy te wchodzą w życie z dniem 1 października 1929 r. i jednocześnie tracą moc wszystkie dotychczas obowiązujące przepisy i zarządzenia wydane w tym przedmiocie.

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
Nr. M. 39.

PRZEPISY

o rewizji i naprawie zestawów kołowych.

Zatwierdzone rozporządzeniem Ministerstwa Komunikacji z dnia 10 lipca 1929 r. Nr. VI-8359/21/29. (Dz. Urz. M. K. z r. 1929 Nr. 10 poz. 118).

Warszawa, 1929.

SPIS RZECZY.

CZĘŚĆ I.

REWIZJE ZESTAWÓW KOŁOWYCH.

§ 1. Rewizja bieżąca.

Przy każdem obtaczaniu obręczy i czopów lub szyj osiowych zestawy kołowe należy oczyścić dokładnie z brudu i poddać rewizji bieżącej. Rewizja bieżąca polega na szczegółowem obejrzeniu i obstukaniu młotkiem wszystkich części zestawu i ich połączeń celem ujawnienia możliwych uszkodzeń i zbadania wielkości zużycia oraz pewności połączeń.

Rewidując szyje osiowe, czopy osiowe i korbowe, należy sprawdzić, czy zużycie ich nie przekroczyło dozwolonych granic (załącznik 1 i 2) oraz zbadać czy nie posiadają one pęknięć, zatarć i nierówności i czy nie są one owalne lub stożkowate. W razie jakichkolwiek wątpliwości co do istnienia pęknięć, należy zbadać szyje, czopy i korby w sposób wskazany w § 2.

Części osi między kołami należy sprawdzić, czy nie są zgięte i czy nie posiadają wytarć.

Obręcze kołowe należy zbadać pod względem stopnia ich zużycia i ewentualnych uszkodzeń, a następnie obstukać młotkiem dla przekonania się, czy mają dźwięk czysty, oraz sprawdzić, czy nie ma śladów przesunięcia się obręczy na kole,, istnienie których dowodzi o zluzowaniu się obręczy.

Koła bose należy obejrzeć, badając czy na piaście, wieńcu lub ramionach nie posiadają pęknięć oraz czy w miejscach styku kół z osiami i czopów korbowych z tarczami kołowemi niema śladów obluzowania jak: występowanie smaru, rozdwojenie się nagromadzonego brudu i t. p.; następnie przy zestawach parowozowych wiązanych należy uderzyć kilka razy młotkiem w powierzchnię czołową czopa korbowego, przyczem czop winien wydawać dźwięk czysty, a na styku nasady czopa z kołem nie powinien pojawiać się smar. W razie jakichkolwiek wątpliwości co do pewności umocowania kół lub czopów należy zestaw poddać rewizji obostrzonej.

W końcu należy zbadać prawidłowość położenia kół przez sprawdzenie czy wewnętrzne czołowe powierzchnie obręczy kołowych są równoległe i do osi zestawu prostopadłe oraz czy prześwit między temi powierzchniami jest prawidłowy; prześwit ten powinien wynosić 1.360 mm., przyczem dopuszczalne jest odchylenie 3 mm. mniej i 3 mm. więcej.

§ 2. Rewizja obostrzona.

Przy każdej zmianie obręczy, koła, osi lub czopa należy zestawy kołowe poddać rewizji obostrzonej, która powinna być wykonana zasadniczo w warsztatach głównych.

Wywiązane lub znajdujące się w zapasie zestawy kołowe, należy poddać rewizji obostrzonej, pomimo, że nie wymagają wyżej wskazanych napraw, jeżeli od czasu ostatniej rewizji obostrzonej upłynęło więcej niż 10 lat.

Pożądane jest, aby zestawy kołowe wiązane, stanowiące komplet dla pewnego parowozu, były poddawane rewizji obostrzonej równocześnie.

Przy rewizji obostrzonej należy oprócz czynności, wykonywanych przy rewizji bieżącej, przeprowadzić szczegółową rewizję osi celem ujawnienia ewentualnych pęknięć lub innych wad, przyczem po usunięciu farby i oczyszczeniu należy dokładnie obejrzeć oś przy pomocy lupy.

Celem ujawnienia ewentualnych pęknięć szyj i czopów oraz korb należy je po dokładnem oczyszczeniu powlec warstwą czystej nafty i wytrzeć do sucha, a następnie w czołową powierzchnię osi względnie czopa uderzyć kilka razy młotkiem miedzianym o wadze 10 kg. Jeżeli na powierzchni szyji, czopa lub korby pojawi się nafta, to jest to dowodem istnienia w tych miejscach pęknięć. Zamiast uderzenia młotem można po wytarciu badanej części do sucha natrzeć ją kredą i podegrzać łagodnie palnikiem; parująca przytem nafta wskaże na powierzchni natartej kredą miejsce pęknięte. Głębokość pęknięć należy zbadać przez stopniowe wycinanie materjału aż do zaniku pęknięcia. Badania tego należy zaniechać, jeżeli będą to podłużne, krótkie rysy, powstające często wskutek zagrzania na hartowanych powierzchniach szyj i czopów, gdyż rysy te nie są niebezpieczne i mogą być pozostawione po dokładnem wygładzeniu.

Ze szczególną dokładnością należy zbadać miejsca styku kół z osiami i czopów z kołami.

W tym celu należy zawiesić zestaw za oś i uderzać młotem w obręcze, a następnie w czopy korbowe przyczem smar nie powinien występować na styku osi i czopów z kołami. W razie jakichkolwiek wątpliwości co do pewności umocowania kół lub czopów należy poddać je próbie na prasie na sprasowanie pod najmniejszem ciśnieniem przepisanem przy nasadzaniu. Przy ciśnieniu tem nie powinno ujawnić się najmniejsze nawet poruszenie się koła względem osi lub czopa względem koła — w przeciwnym wypadku należy koło względnie czop uznać za luźne.

Przy zestawach parowozowych wiązanych należy sprawdzić prawidłowość wzajemnego położenia czopów korbowych, oraz długość korb zapomocą specjalnych przyrządów lub urządzeń, których zadaniem jest pomiar kąta, zawartego między płaszczyznami, przechodzącemi przez oś geometryczną zestawu i osie czopów oraz pomiar odległości osi czopów korbowych od osi geometrycznej zestawu.

Kąt między wskazanemi wyżej płaszczyznami, powinien wynosić ściśle 90°, a długości korb przy tym samym komplecie zestawów kołowych nie powinny się różnić między sobą więcej niż o 0,25 mm.

Przy zestawach parowozowych silnikowych należy sprawdzić czy mimośrodowość t. j. odległość osi tarczy mimośrodowej lub czopa korby stawidłowej (przeciwkorby) od osi geometrycznej zestawu oraz kąt zaklinowania t. j. kąt zawarty między płaszczyzną przechodzącą przez oś geometryczną zestawu i oś tarczy mimośrodowej lub czopa korby stawidłowej, a płaszczyzną, przechodzącą przez oś geometryczną zestawu i oś odpowiedniego czopa silnikowego odpowiadają rysunkowi konstrukcyjnemu.

Jeżeli po dokonaniu rewizji i naprawy okaże się, że zestaw kołowy odpowiada wszelkim warunkom wymaganym dla dalszego jego użytku na po-

wierzchni czołowej osi należy wybić skrót nazwy warsztatu, który dokonał rewizji, oraz miesiąc i rok dokonania rewizji. Ponadto każdy warsztat powinien prowadzić ścisłą rejestrację dokonanych rewizji obostrzonych zestawów kołowych, w której winny być podane:

a) numer zestawu (osi) inwentarzowy,
b) miesiąc i rok rewizji obostrzonej,
c) średnica szyj i czopów,
d) grubość obręczy w okręgu tocznym,
e) naprawy wykonane przy rewizji.

Jako miesiąc rewizji należy uważać miesiąc ostatecznego ukończenia naprawy, wykonanej przy rewizji.

CZĘŚĆ II.

NAPRAWA ZESTAWÓW KOŁOWYCH.

§ 3. Szyje osiowe i czopy.

Szyje i czopy winny być przy naprawie doprowadzone do kształtu dokładnie walcowatego *) powierzchni zupełnie gładkiej. W tym celu należy szyje i czopy zatarte, nierówne lub owalne wyrównać przez oszlifowanie, a w razie potrzeby przez obtoczenie, przyczem należy możliwie oszczędzać materjał. Przy bieżących naprawach taboru może być pozostawiona owalność szyj i czopów, nieprzekraczająca 0,75 mm. Po obtoczeniu należy szyje i czopy oszlifować a następnie dokładnie wypolerować. Przy obróbce należy baczyć, aby zmniejszenie się średnicy nie przekroczyło dopuszczalnych granic (załącznik 1 i 2). W razie, gdyby wskutek wymaganej obróbki średnica szyi lub czopa osiowego i czopa korbowego musiała być zmniejszona poniżej dopuszczalnej granicy, oś lub czop należy wymienić. Kołnierze oporowe szyj osiowych oraz obrzeża czopów mogą być w razie ich wytarcia napawane elektrycznie.

§ 4. Osie.

Osie zgięte, jeżeli nie mogą być wyprostowane, należy wymienić na nowe.

Osie wagonowe i tendrowe, posiadające wytarcia w części między kołami należy obtoczyć stożkowo ze zbieżnością ku środkowi osi, rozpoczynając stożkową powierzchnię nie bliżej niż 50 mm. od piasty, przyczem średnica osi w środku jej długości nie może być mniejsza niż otrzymana z obliczenia według załącznika Nr. 2.

Przy bieżących naprawach taboru mogą być pozostawione wytarcia, których głębokość nie przekracza 2,5 mm.

§ 5. Koła bose.

Pęknięcia ramion i wieńca kół bosych mogą być naprawiane zapomocą spawania prądem elektrycznym; jeżeli jednak: a) pękniętych jest więcej niż ⅓ wszystkich ramion danego koła albo b) jeżeli pęknięte są więcej niż trzy sąsiednie ramiona, albo c) ilość pęknięć wieńca koła przekracza ⅓ ilości ramion albo d) ogólna ilość wszystkich pęknięć przekracza ⅓ ilości ramion, albo e) układ pęknięć jest taki, że część koła oddziela się — należy całe koło wymienić. Koła bose z pękniętemi piastami należy wymienić na nowe; dopuszczalne jest jednak zalewanie jam, powstałych przy odlewie, nie większych niż 20 × 20 mm, oraz spawanie niedługich nadpęknięć na zewnętrznych powierzchniach, o ile nie są głębsze niż 20 mm. Dopuszczalne jest również napawanie wytartych piast na czołowych powierzchniach. Przed założeniem obręczy należy koła bose sprawdzić i jeżeli na zewnętrznym obwodzie lub na bokach wieńca posiadają one nierówności lub też są owalne, wyrównać je przez napawanie świeżego materjału i przez obtoczenie.

*) Z wyjątkiem czopów kulistych.

§ 6. Połączenie kół z osiami i czopami korbowemi.

W razie stwierdzenia skręcenia się, przesunięcia lub zluzowania koła na osi należy koło lub oś wymienić. Jeżeli jednak średnica podpiasty jest większa przynajmniej o 10 mm. od średnicy części osi leżącej bezpośrednio poza piastą i jeżeli można być pewnym zupełnie prawidłowego dopasowania piasty do podpiasty, to w tym jedynie wypadku dozwolone jest zwiększyć średnicę podpiasty osi zapomocą napawania elektrycznego. W żadnym innym wypadku spawanie lub napawanie osi nie jest dozwolone. W wyjątkowych wypadkach dopuszczalne jest stosowanie podkładek ze stalowej blachy lub drutu przy kołach luźnych z wyjątkiem zestawów silnikowych i do wiązanych parowozów osobowych. Podkładki blaszane należy stosować w sposób następujący: podpiastę owija się paskiem blachy stalowej polerowanej o grubości 0,1 do 0,5 mm. tak, by po naprasowaniu krawędzie paska blachy schodziły się zupełnie ze sobą na całej długości piasty. Podkładki z drutu stosuje się w ten sposób, że na podpiaście nacina się w kierunku podłużnym kilkadziesiąt rowków, w które wtłacza się drut stalowy o średnicy 0,5 do 1 mm. Grubość blachy oraz ilość i średnicę drutów dobiera się tak, aby przy wprasowywaniu koła uzyskać możliwie największe przepisane ciśnienie.

Luźne czopy korbowe należy wyprasować i średnicę nasady czopa zwiększyć przez napawanie prądem elektrycznym lub też czop wymienić na nowy.

Przed wprasowaniem koła lub czopa korbowego podpiasta osi względnie nasada czopa korbowego winna być gładko obtoczona. Podpiasty i otwory w piastach kół winny mieć kształt walcowaty *) jeżeli jednak naprasowywanie jest stare koło na nową oś lub odwrotnie, i stare koło lub stara oś posiada kształt stożkowaty, to również i nową oś lub nowe koło należy obtoczyć według stożka o tej samej zbieżności.

Na czołowych powierzchniach osi parowozowych wiązanych należy zakreślić koła kontrolne.

Średnica podpiasty względnie nasady czopa korbowego winna być o tyle większa od średnicy

Uwaga *) Toczenie podpiasty, nasady czopa i otworów do nich w kole należy wykonywać w tym kierunku, aby ewentualna stożkowatość, powstająca na skutek zużywania się noża, miała właściwy kierunek.

wewnętrznej piasty względnie od średnicy otworu na czop, aby ciśnienie, użyte przy wprasowywaniu, wzrastało stopniowo z początku dość szybko, a następnie wolniej i wynosił w końcu wprasowywania:

a) dla kół parowozowych od 500 do 700 kg. na każdy mm. średnicy podpiasty,
b) dla kół tendrowych, wagonowych i czopów korbowych od 400 do 600 kg. na każdy mm. średnicy podpiasty;

ciśnienia te powinny być kontrolowane przy pomocy przyrządu samozapisującego.

Celem ułatwienia wsunięcia koła na oś względnie czopa do właściwego otworu należy podpiastę i nasadę czopa na długości 10 — 20 mm. obtoczyć stożkowato od strony wchodzącej najpierw do otworu oraz posmarować lekko łojem na powierzchni. Stosowanie olejów i tłuszczów mineralnych jest niedozwolone.

Przy naprasowywaniu kół parowozowych silnikowych i wiązanych należy baczyć na prawidłowość wzajemnego położenia czopów korbowych, a przy zestawach parowozowych tocznych, tendrowych i wagonowych, aby ramiona lub otwory w kołach tarczowych leżały parami w jednych płaszczyznach, przechodzących przez oś zestawu.

W zestawach parowozowych silnikowych i dowiązanych otwory na czopy korbowe powinny być regulowane lub wytaczane dopiero po nasadzeniu kół na osie. Czopy korbowe z przeciwkorbami powinny być wprasowywane w sposób, zapewniający prawidłowe ich położenie.

§ 7. Przeciwkorby i mimośrody.

Uszkodzone korby mimośrodowe (przeciwkorby) należy wymienić na nowe; zużyte czopy tych korb mogą być napawane elektrycznością. W razie stwierdzenia skręcenia lub obluzowania należy korbę zdjąć i — jeżeli to możliwe — nasadzić nanowo mocno i prawidłowo, w przeciwnym razie zmienić. Odpowiednie napawanie dopasowanych powierzchni jest dopuszczalne.

Tarcze mimośrodowe zużyte na powierzchni pracującej lub owalne należy wyrównać przez obtoczenie i oszlifowanie.

§ 8. Kliny i wkręty.

Luźne kliny kół i czopów należy zamienić na nowe i dopasować dokładnie, a wkręty mocujące tarcze mimośrodowe, przeciwkorby, przeciwwagi i t. p. należy silnie dokręcić.

§ 9. Obręcze kołowe.

Obręcze kołowe nowo założone oraz obręcze, których miejscowe zużycie powierzchni tocznych lub obrzeży przekroczyło dopuszczalne granice (załącznik 3), powinny być obtoczone według przepisanego profilu. Ponadto obręcze powinny być obtoczone, pomimo, że ich zużycie nie przekroczyło dopuszczalnej granicy, jeżeli odpowiedni zestaw kołowy ma być użyty do parowozu, tendra lub osobowego wagonu czteroosiowego, wychodzącego z naprawy głównej, średniej lub rewizji.

Obręcze zestawów, przeznaczonych do wagonów, osobowych 2 i 3 osiowych oraz do wszystkich wagonów towarowych, wychodzących z naprawy głównej, średniej lub rewizji powinny być obtaczane tylko w wypadkach, jeżeli ich zużycie w okręgu tocznym jest większe niż 2 mm.; miejscowe wytarcia obręczy wymagają jednak obtoczenia.

Przy obtaczaniu obręczy kołowych należy baczyć aby:

a) średnice kół tego samego zestawu oraz wszystkich zestawów wiązanych tego samego parowozu, mierzone w okręgu tocznym były dokładnie jednakowe,
b) oś toczenia leżała dokładnie w osi geometrycznej zestawu kołowego,
c) okręgi toczne profilów obręczy leżały dokładnie w płaszczyznach prostopadłych do osi zestawu w równych odległościach od jej środka.

Po obtoczeniu grubość obręczy, mierzona w płaszczyźnie okręgu tocznego powinna wynosić przy zestawach parowozowych i tendrowych conajmniej 35 mm., a przy wagonowych conajmniej 30 mm. Obręcze wagonów osobowych, przeznaczonych dla ruchu międzynarodowego, powinny posiadać po obtoczeniu grubość conajmniej 40 mm. Parowozy, osobowe, wychodzące z naprawy głównej powinny posiadać obręcze o grubości conajmniej 45 mm., a towarowe obręcze o grubości conajmniej 40 mm.

Obręcze o grubościach mniejszych, aniżeli powyżej wskazanych, oraz obręcze, posiadające pęknięcia lub inne uszkodzenia należy wymienić na nowe.

Obręcze należy zakładać na koła bose na gorąco, przyczem średnica wewnętrznego wytoczenia obręczy w stanie zimnym winna być mniejsza od zewnętrznej średnicy koła bosego o 1,0 do 1,5 mm. na każdy metr tejże średnicy.

Obręcze powinny na całym obwodzie przylegać ściśle do obwodu koła bosego. Obręcze owalne nie mogą być zakładane.

Pierścień, mocujący obręcz na kole, powinien być dokładnie zaciśnięty w swoim żłobku; stosowanie pierścieni z kilku części jest niedozwolone.

Luźne obręcze powinny być wymienione na inne o odpowiednio mniejszej średnicy wewnętrznej jeżeli jednak grubość luźnych obręczy zestawów wiązanych parowozów osobowych będzie po obtoczeniu wynosić conajmniej 50 mm., parowozów towarowych conajmniej 45 mm, luźnych obręczy zestawów parowozowych tocznych, tendrowych i wagonów osobowych conajmniej 40 mm., a luźnych obręczy zestawów wagonów towarowych conajmniej 35 mm. to zmocowanie luźnej obręczy na kole może być naprawione przez założenie między koło bose, a obręcz podkładki w formie pierścienia z żelaznej blachy, który winien obejmować koło na całym obwodzie, a grubość jego winna być tak dobrana, aby średnica koła bosego z założonym pierścieniem była większa od średnicy wewnętrznego wytoczenia obręczy o 1,5 mm., na każdy metr tejże średnicy.

Gdyby grubość podkładki miała przekraczać 1,0 mm. należy obręcz wymienić. Stosowanie kilku podkładek jest niedopuszczalne.

Załącznik 1.

Tablica największego dopuszczalnego zużycia czopów korbowych i szyj osiowych.

a) normy austrjackie.

Serja parowozu	Średnica w milimetrach									
	czopa korbowego osi						szyi osi			
	silnikowej				dowiązanej		napędnej		tocznej	
	silnikowego		wiązanego							
	nowego	przy największem zużyciu	nowego	przy największem zużyciu	nowego	przy największem zużyciu	nowej	przy największem zużyciu	nowej	przy największem zużyciu
Pd 12 Pd 13 Pd 14	140	130	120	105	120	105	200	185	180	165
Pf 12	135	125	112	100	86	75	190	176	160 125 180	148 115 165
Pn 11 Pn 12	140	130	166	160	150	135	226 200	214 188	180	165
Oi 101	150	135	160	150	100	85	210	200	180	165
Ol 11 Ol 12	130	115	152	140	86	75	200 180	188 168	200	185
Okl 11 Okl 12	120	110	142	130	86	75	180 180	172 168	200	185
Th 24	125	115	156	145	86	70	200 200	187 186		
Ti 11	120	110	145	130	86	75	185 185	174 171	160	148
Ti 12 Ti 16	120	115	156	150	86	75	200 200	187 185	200	185
Tp 15 Tp 17	125	113	156	145	86	74	180 180	170 160		
Tp 106	130	115	150	140	95	80	180 180	170 168		
Tr 11	140	125	168	160	86	I i 1 75 IV 81	s. 210 d. 200	195 185	200	185
Tr 12	154	140	178	170	86	I i 11 75 IV 81	220 200	210 185	200	185
Tr 104	165	150	180	170	100 125	94 120	220 200	210 185	180	165
Tw 11 Tw 12	154	140	178	170	106 126	100 120	220 200	210 185		
TKh 12	85	74	107	98	65	53	140 140	132 128		
TKh 14	90	86	112	106	60	57	154 154	146 144		
TKh 17	120	110	145	130	86	75	186 170	172 157		
TKp 11	110	95	136	125	70	65	176 166	165 155		
TKp 101	130	120	150	140	100	90	170	160		

b) normy niemieckie.

Serja parowozu	Średnica w milimetrach: czopa korbowego osi silnikowej, silnikowego, nowego	czopa korbowego osi silnikowej, silnikowego, przy największem zużyciu	czopa korbowego osi silnikowej, wiązanego, nowego	czopa korbowego osi silnikowej, wiązanego, przy największem zużyciu	czopa korbowego osi dowiązanej, nowego	czopa korbowego osi dowiązanej, przy największem zużyciu	szyi osi napędnej, nowej	szyi osi napędnej, przy największem zużyciu	szyi osi tocznej, nowej	szyi osi tocznej, przy największem zużyciu
Pd 1	110	95	120	115	90	85	180	167,5	140 150	130 140
Pd 2	160	150	160	150	100	95	210	195	160	150
Pd 4	125	110	135	125	90	85	200	186	150	140
Pd 5	160	150	180	168	100	95	210	195	170	158
Pf 1	I — II 105	— 100	90 125	85 120	—	—	200	186	170 130	158 120
	100	95	120	110	90	85	200	186	150	140
Pk 1	145	135	160	150	110	104	220 210	205 195	170	158
Pk 2	125	118	145	135	100	95	220 210	205 195	175	163
Od 1	110	95	120	115	90	85	185	172	140 150	130 140
Od 2	110	95	120	115	90	85	200 185	186 172	150	140
Oi 1	160	150	160	150	100	95	210 190	195 177	190	177
Ok 1	165	155	190	177	100	95	210	195	170	158
Ok 1	110	90	120	114	90	85	180	167,5	180	167,5
OKi 1	130	120	150	135	125/85		180	167,5	180	167,5
OKi 2	160	150	160	150	130/94	—	210 190	195 177	190	177
Th 1 Th 2 Th 3	100	95	120	115	90	85	180	167,5		
Th 4	120	110	135	125	90	85	180	167,5		
Ti 1 Ti 2	100	95	120	115	90	85	180	167,5	140	130
Ti 3 Ti 4	130	122	150	140	95	90	180	167,5	140	130

Serja parowozu	Średnica w milimetrach — czopa korbowego osi silnikowej — silnikowego — nowego	przy największem zużyciu	wiązanego — nowego	przy największem zużyciu	czopa korbowego osi dowiązanej — nowego	przy największem zużyciu	szyi osi — napędnej — nowej	przy największem zużyciu	tocznej — nowej	przy największem zużyciu
Tp 1 Tp 2	130	115	150	140	95	90	180	167,5		
Tp 3	165	155	165	155	100	95	190	170		
Tp 4	175	163	175	163	100	95	210	195		
Tp 5	130	115	150	140	95	90	180	167,5		
Tr 1	130	115	150	140	95	90	180	175,5	140	130
Tw 1	165	155	165	155	100	95	210 190	195 177		
TKh 1	90 90	80 83	110 100	95 95	70 65	62 62	145 165	135 153		
TKh 2	120	100	130	123	90	85	180	167,5		
TKh 3	140	130	140	130	90	85	190	177		
TKi 1 TKi 2	120	110	130	125	90	85	180	167,5	180	167,5
TKi 3	120	105	185	125	125/85		180	167,5	180	167,5
TKp 1	130	120	150	135	95	90	180	167,5		
TKt 1	165	155	170	158	110	104	200	186	190	177
TKw 1	165	155	165	155	100	95	190	177		

Serja parowozu	Średnica szyi korbowej osi wykorbionej — nowej	przy największem zużyciu
Pf 1	210	195
Pk 1 Pk 2	230	214
Pn 11 Pn 12	246	236

c) normy P. K. P.

Serja parowozu	Średnica w milimetrach									
	czopa korbowego osi silnikowej						szyi osi			
	silnikowego		wiązanego		dowiązanej		napędnej		tocznej	
	nowego	przy największem zużyciu	nowego	przy największem zużyciu	nowego	przy największem zużyciu	nowej	przy największem zużyciu	nowej	przy największem zużyciu
Os 24	175	163	195	182	120	115	246 200	228 188	180	167,5
Ok 22	165	155	190	177	100	95	210	195	170	158
Okl 27	165	155	190	177	100	95	220 210	210 195	170	158
Tr 21	170	158	200	187	120	115	245 226	228 210	180	167,5
Ty 23	180	168	200	187	120	115	245 230	228 213	160	150
Tr 20	171,45	155	190,5	172	127	115	241,3	218	127	117

Załącznik 2.

Wskazówki
do obliczenia najmniejszych dozwolonych średnic osi wagonowych i tendrowych.

Osie wagonów towarowych, wykonane ze stali zlewnej, powinny mieć taką średnicę czopów i podpiast, ażeby obciążenie osi podczas postoju, działające na środek czopa, wywołało natężenie w czopie nie większe niż 700 kg., a w podpiaście nie większe niż 560 kg., na cm². Dla obliczenia średnicy podpiasty za ramię dźwigni przyjmuje się odległość środka czopa do płaszczyzny koła tocznego.

Dla osi z żelaza zlewnego lub zgrzewnego powyższe natężenie obniża się: dla czopów do 590 kg. i dla podpiast do 470 kg. na cm².

Dla osi wagonów osobowych, bagażowych i pocztowych oraz dla osi tendrowych, natężenie nie powinno przewyższać:

a) przy osiach ze stali zlewnej: dla czopów 560 kg. dla podpiast 450 kg. na cm².
b) przy osiach z żelaza zlewnego lub zgrzewnego: dla czopów 470 kg. dla podpiast 380 kg. na cm².

Dla dopuszczalnego natężenia w środku długości osi należy przyjąć te same wartości, jakie są podane dla czopów.

Oznaczając przez:

P rzeczywiste obciążenie osi podczas postoju w kg.
P_1 największe dopuszczalne obciążenie osi w zależności od rozmiarów czopa w kg.
P_2 największe dopuszczalne obciążenie osi w zależności od rozmiarów podpiasty w kg.
P_3 największe dopuszczalne obciążenie osi w zależności od rozmiarów w jej środku w kg.
d_1 średnica czopa w cm.
d_2 średnica podpiasty w cm.
d_3 średnica osi w środku jej długości
1 długość czopa w cm.
a odległość środka czopa od płaszczyzny koła tocznego w cm.
k_1 dopuszczalne natężenie w czopie w kg. na cm²
k_2 dopuszczalne natężenie w podpiaście w kg. na cm²
k_3 dopuszczalne natężenie w środku osi w kg. na cm²

Otrzymamy:

$$d_1^3 = \frac{8}{\pi k_1} \cdot 1 \cdot P_1; \quad d_2^3 = \frac{16}{\pi k_2} \cdot a \cdot P_2; \quad d_3^3 = \frac{16}{\pi k_3} \cdot a \cdot P_3$$

$$P_1 = \frac{\pi \cdot k_1}{8} \cdot \frac{d_1^3}{1}; \quad P_2 = \frac{\pi \cdot k_2}{16} \cdot \frac{d_2^3}{a}; \quad P_3 = \frac{\pi \cdot k_3}{16} \cdot \frac{d_3^3}{a}$$

przyczem: $P \leqq P_1$
$P \leqq P_2$

z czego wynika, że o ile wartości P_1 i P_2 są różne, to przy obliczeniu należy zawsze przyjmować mniejszą z tych wartości.

Dla przepisanych na wstępie dozwolonych natężeń otrzymujemy następujące wzory:

1) Osie wagonów towarowych.

a) z żelaza zlewnego (zgrzewnego):

Czop:	Podpiasta:	Oś:
$k_1 = 590$ kg/cm²	$k_2 = 470$ kg/cm²	$k_3 = 590$ kg/cm²
$d_1^3 = 0{,}00432 \cdot 1 \cdot P_1$	$d_2^3 = 0{,}0108 \cdot a \cdot P_2$	$d_3^3 = 0{,}00864 \cdot a \cdot P_3$
$P_1 = 231{,}69 \cdot \frac{d_1^3}{1}$	$P_2 = 92{,}28 \cdot \frac{d_2^3}{a}$	$P_3 = 115{,}85 \cdot \frac{d_3^3}{a}$

b) ze stali zlewnej:

Czop:	Podpiasta:	Oś:
$k_1 = 700$ kg/cm²	$k_2 = 560$ kg/cm²	$k_3 = 700$ kg/cm²
$d_1^3 = 0{,}00364 \cdot 1 \cdot P_1$	$d_2^3 = 0{,}00909 \cdot a \cdot P_2$	$d_3^3 = 0{,}00728 \cdot a \cdot P_3$
$P_1 = 274{,}75 \cdot \frac{d_1^3}{1}$	$P_2 = 109{,}96 \cdot \frac{d_2^3}{a}$	$P_3 = 137{,}38 \cdot \frac{d_3^3}{a}$

2) Osie wagonów osobowych i służbowych oraz osie tendrowe.

a) z żelaza zlewnego (zgrzewnego).

Czop:	Podpiasta:	Oś:
$k_1 = 470$ kg/cm²	$k_2 = 380$ kg/cm²	$k_3 = 470$ kg/cm²
$d_1^3 = 0{,}00542 \cdot 1 \cdot P_1$	$d_2^3 = 0{,}01340 \cdot a \cdot P_2$	$d_3^3 = 0{,}01084 \cdot a \cdot P_3$
$P_1 = 184{,}57 \cdot \frac{d_1^3}{1}$	$P_2 = 74{,}61 \cdot \frac{d_2^3}{a}$	$P_3 = 92{,}29 \cdot \frac{d_3^3}{a}$

b) ze stali zlewnej:

Czop:	Podpiasta:	Oś:
$k_1 = 560$ kg/cm²	$k_2 = 450$ kg/cm²	$k_3 = 560$ kg/cm²
$d_1^3 = 0{,}00455 \cdot 1 \cdot P_1$	$d_2^3 = 0{,}01132 \cdot a \cdot P_2$	$d_3^3 = 0{,}00910 \cdot a \cdot P_3$
$P_1 = 219{,}91 \cdot \frac{d_1^3}{1}$	$P_2 = 88{,}36 \cdot \frac{d_2^3}{a}$	$P_3 = 109{,}96 \cdot \frac{d_3^3}{a}$

Rzeczywiste obciążenie podczas postoju, przypadające na każdą oś wagonową, (P) oblicza się dla wagonów towarowych i bagażowych, biorąc pod uwagę ich nośność, a nie ładowność, dla wagonów zaś osobowych przyjmuje się na każde miejsce siedzące obciążenie 100 kg.

Jeżeli oznacza:
N — nośność w kg.,
s — ilość siedzących miejsc w wagonach osobowych,
T — ciężar własny wagonu w kg.,
C — ciężar jednego zestawu kołowego w kg.,
n — ilość osi.

Otrzymuje się dla rzeczywistego obciążenia osi następujące wzory:

a) dla wagonów towarowych i bagażowych:

$$P = \frac{N + T - nC}{n}$$

b) dla wagonów osobowych:

$$P = \frac{100\ s + T - nC}{n}$$

Jeżeli ciężar zestawów kołowych nie jest znany trzeba przyjmować na każdy zestaw — 1000 kg.

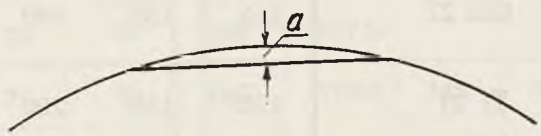
Jeżeli niema dokładnych danych co do materjału, z jakiego są osie wykonane, stwierdzonych wybitemi na osiach znakami, lub bezpośredniemi próbami, należy przyjąć za zasadę, że wszystkie nowe osie są wykonane ze stali zlewnej, wszystkie zaś dawniejsze z żelaza zlewnego lub zgrzewnego. W razach wątpliwych — należy obliczać według mniejszych wartości dla żelaza zlewnego i zgrzewnego.

Osie wszystkich wagonów pochodzenia niemieckiego są wykonane ze stali zlewnej.

Załącznik 3.

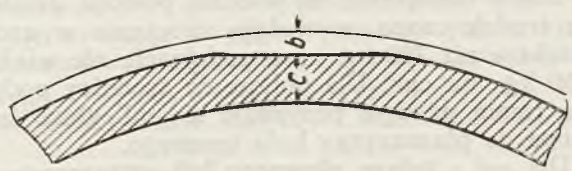
Granice zużycia obręczy kołowych.

1. Największe dozwolone miejscowe wytarcie obręczy na powierzchni tocznej, mierzone w płaszczyźnie okręgu tocznego *).



Dla parowozów manewrowych oraz parowozów i wagonów pociągów gospodarczych, których obręcze uległy już ostatniemu obtoczeniu może być granica ta zwiększona do 4 mm.

2. Największe dozwolone zużycie obręczy na powierzchni tocznej, mierzone w płaszczyźnie okręgu tocznego po promieniu największego zużycia: a) dla parowozów pośpiesznych i osobowych b = 5 mm.;
b) dla parowozów pociągów towarowych i gospodarczych, dla parowozów manewrowych, oraz dla wszelkich tendrów i wagonów b = 7 mm.

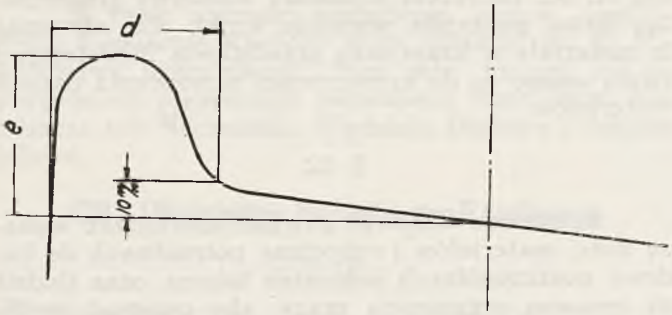


Przy obręczach, które otrzymały ostatnie obtoczenie zużycie „b" może być dopuszczone do 7 mm. dla wszystkich jednostek taboru.

3. Najmniejsza dozwolona grubość obręczy w płaszczyźnie okręgu tocznego, mierzona po promieniu największego zużycia:
a) dla parowozów i tendrów c = 30 mm.
b) dla wagonów c) = 25 mm.
4. Najmniejsza dozwolona grubość obrzeża obręczy, mierzona na obwodzie zakreślo-

Uwaga *): Okręg toczny leży w płaszczyźnie, prostopadłej od osi zestawu, odległej od środka osi o 750 mm.

nym promieniem o 10 mm. większym aniżeli promień okręgu tocznego;



przyczem jednak suma zużycia obydwóch obrzeży tego samego zestawu nie powinna wynosić więcej niż 15 mm., to znaczy, że suma grubości „d" obydwóch obrzeży powinna wynosić conajmniej 48 mm.

5. Dopuszczalna wysokość obrzeża mierzona od okręgu tocznego w miejscu największego zużycia powierzchni tocznej dla wszystkich jednostek taboru:

największa e = 36 mm.
najmniejsza e = 25 mm.

U w a g i:

do 1) i 2) Największe dopuszczalne zużycie obręczy ograniczone jest również najmniejszą dozwoloną grubością obręczy, podaną pod 3).

do 4) i 5) Granice zużycia obrzeży nie dotyczą kół parowozowych o nienormalnym profilu.

do 3) Dla wagonów osobowych przeznaczonych dla ruchu międzynarodowego najmniejsza dopuszczalna grubość obręczy w płaszczyźnie okręgu tocznego, mierzona po promieniu największego zużycia c = 35 mm.

do 1) —5) Za podstawę przy wymierzaniu zużytej obręczy należy przyjmować wewnętrzną czołową powierzchnię obręczy oraz wierzchołek obrzeża.

119.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 5 czerwca 1929 r. Nr. VI. 8665/22/29 w przedmiocie Regulaminu dla Komisarzy Rządowych w wytwórniach taboru kolejowego.

Niniejszem zatwierdzam Regulamin dla Komisarzy Rządowych w wytwórniach taboru kolejowego.

REGULAMIN

dla Komisarzy Rządowych w wytwórniach taboru kolejowego.

I. Postanowienie ogólne.

§ 1.

Przy poszczególnych wytwórniach krajowych taboru kolejowego M. K. **wyznacza** Komisarzy Rządowych, którzy mają za zadanie dozorować budowy tego taboru i dokonywać odbioru jego.

§ 2.

Bezpośredni nadzór nad wykonywaniem czynności służbowych przez Komisarzy Rządowych sprawuje Naczelny Komisarz Rządowy, który jest ich bezpośrednim zwierzchnikiem.

§ 3.

Naczelny Komisarz Rządowy i Komisarze Rządowi są bądź urzędnikami M. K., bądź pracownikami P. K. P., należą do składu personelu Wydziału Budowy i Zakupu Taboru M. K. i podlegają Naczelnikowi tego Wydziału.

§ 4.

Komisarze Rządowi powinni mieszkać stale w siedzibie wytwórni. Komisarze Rządowi, którym przydzielono do nadzoru kilka wytwórni, znajdujących się w różnych miejscowościach, mieszkają w siedzibie jednej wytwórni. Kilka wytwórni może być przydzielonych do nadzoru jednemu Komisarzowi Rządowemu tylko w tym wypadku, gdy ilość zamówień nie przekracza możności dozoru nad ich wykonaniem i jeśli umowy z wytwórniami na dostawę taboru nie przewidują ścisłej kontroli finansowej.

Komisarzom Rządowym nie wolno opuszczać siedziby swego urzędowania bez poprzedniego zezwolenia władzy, za wyjątkiem wypadków podróży służbowych.

§ 5.

Komisarzom Rządowym, w zależności od rozmiarów pracy mogą być dodane przez Ministerstwo do pomocy siły techniczne.

§ 6.

Naczelny Komisarz Rządowy i Komisarze Rządowi otrzymują oprócz uposażenia według przyznanego im stopnia służbowego stały dodatek w wysokości, ustalonej przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 7.

Naczelny Komisarz i Komisarze Rządowi otrzymują stały bilet wolnej jazdy w obrębie wszystkich Dyrekcji P. K. P., przydzielone zaś im siły techniczne korzystają z takiegoż biletu w obrębie Dyrekcji, w których znajdują się wytwórnie przydzielone do dozoru. Komisarzom przysługuje prawo nadawania telegramów służbowych przez telegraf kolejowy.

§ 8.

Naczelnemu Komisarzowi i Komisarzom Rządowym wzbronione jest wykonywanie bez zezwolenia Ministerstwa urzędów i zajęć ubocznych zarówno w czasie służbowym, jak i poza służbowym.

II) Obowiązki Komisarzy Rządowych.

§ 9.

Komisarze Rządowi powinni wykonywać swoje czynności ściśle, sumiennie, z całem poczuciem odpowiedzialności za poruczone im zadanie. Mając zawsze na uwadze bezpieczeństwo ruchu oraz interes Polskich Kolei Państwowych, Komisarze Rządowi nie powinni jednak utrudniać Wytwórniom wypełnienia ich zadania przez wydawanie zarządzeń zbędnych; udzielając porady, gdzie tego zajdzie potrzeba i popierając słuszne życzenia wytwórni przez rzeczowe sprawozdania do Ministerstwa Komunikacji, Komisarze powinni przyczyniać się do podniesienia wytwórczości odnośnych zakładów przemysłowych.

§ 10.

Komisarze Rządowi powinni być zaznajomieni z treścią pism, kierowanych do Ministerstwa Komunikacji przez wytwórnie w sprawach budowy taboru kolejowego. Jeżeli pisma te wytwórnie przedstawią Komisarzowi Rządowemu przed wysłaniem, to Komisarz Rządowy w razie potrzeby dołącza do nich swoją opinję lub przesyła ją osobno do Ministerstwa. Komisarze otrzymują od Ministerstwa Komunikacji odpisy odpowiedzi na pisma wytwórni, jak również odpisy pism M. K., skierowanych do wytwórni taboru kolejowego w sprawach, które mogą dotyczyć czynności Komisarzy.

§ 11.

Komisarze Rządowi powinni sprawdzać, czy materjał użyty do budowy taboru kolejowego, odpowiada warunkom technicznym i wszystkim rozporządzeniom Ministerstwa Komunikacji. W tym celu Komisarze Rządowi powinni:

a) stwierdzać, czy materjał był odebrany przez Delegatów Ministerstwa w odpowiednich wytwórniach;
b) w wyjątkowych wypadkach, gdy materjał nie był odebrany przez Delegatów Ministerstwa w wytwórni tego materjału, wypróbować ten materjał w przydzielonej wytwórni taboru;
c) stwierdzać, czy materjał odebrany przez Delegatów Ministerstwa używa się do właściwych celów;
d) stwierdzać, czy zakupu materjałów zagranicą dokonano za zgodą Ministerstwa i odebrano je zgodnie z rozporządzeniami i przepisami Ministerstwa, oraz czy materjały te są użyte wyłącznie do celów, dla których Ministerstwo pozwoliło na ich zamówienie zagranicą;
e) mieć dozór nad wszelkiemi innemi robotami, wykonywanemi dla Ministerstwa; jeśli dozór nad tego rodzaju robotami nie był zlecony rozporządzeniem M. K., to zawiadomić o tych robotach Naczelnego Komisarza.

Uwaga: do p. d). Sprawy zamówień zagranicznych przez wytwórnie taboru podlegają zatwierdzeniu M. K., przyczem Komisarz Rządowy stwierdza, czy firma poczyniła wszelkie kroki, aby otrzymać te materjały w kraju oraz przedstawia Ministerstwu swoją opinję co do konieczności zamówienia danych materjałów.

§ 12.

Komisarze Rządowi powinni sporządzać wykazy ilości materjałów i robocizny potrzebnych do budowy poszczególnych jednostek taboru, oraz śledzić za sprawną organizacją pracy, aby osiągnąć możliwie największą wydajność i najniższe koszty produkcji, w tym celu Komisarze Rządowi powinni przeglądać oryginalne rachunki za materjały, listy płac robotników oraz wykazy kosztów robocizny na poszczególne roboty.

§ 13.

Komisarze Rządowi powinni być dobrze obeznani ze stosunkami handlowemi i roboczemi na rynku okręgu przemysłowego, w którym pracuje wytwórnia.

§ 14.

Stosownie do „Przepisów o dozorze nad budową taboru kolejowego i jego odbiorze" z dnia 7/II 1922 r. Komisarze Rządowi przesyłają do Ministerstwa Komunikacji sprawozdania miesięczne według załączonego wzoru, zachowując jeden ich odpis u siebie.

Poza okresowemi sprawozdaniami piśmiennemi i ustnemi, Komisarze Rządowi powinni w wypadkach szczególnego znaczenia informować bezzwłocznie Ministerstwo Komunikacji drogą służbową.

§ 15.

Akta służbowe Komisarzy Rządowych, zawierające pisma skierowane do nich, odpisy pism i sprawozdań, wysłanych przy nich oraz instrukcje, przepisy i rozporządzenia ministerjalne, powinny być rejestrowane i przechowywane w porządku.

Komisarze Rządowi powinni prowadzić dziennik służbowy, z wykazem wszystkich ich zarządzeń i spostrzeżeń, dokonanych podczas dozoru nad budową i przy odbiorze taboru kolejowego.

Dziennik ten powinien być tak prowadzony i wszelkie akta służbowe powinny być tak rejestrowane, aby było z nich można z łatwością zasięgnąć ścisłych i szczegółowych informacji w razie kontroli, zastępstwa lub zmiany Komisarza.

Komisarze Rządowi pieczętują swe pisma pieczęcią udzieloną im przez Ministerstwo. Nie wolno im używać innej pieczęci lub druków niezatwierdzonych przez Ministerstwo.

Przyjęty tabor i części jego Komisarze Rządowi znaczą stemplem, wydanym przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 16.

W razie potrzeby omówienia spraw służbowych Komisarze Rządowi mogą zgłaszać się do Ministerstwa Komunikacji, lecz nie inaczej, jak po uprzedniem otrzymaniu zezwolenia Naczelnego Komisarza lub Naczelnika Wydziału Budowy i zakupu taboru.

III) Obowiązki Naczelnego Komisarza.

§ 17.

Do obowiązków Naczelnego Komisarza prócz tego należą następujące czynności:

a) Organizacja dozoru nad budową taboru kolejowego i jego odbioru, oraz opracowywanie odnośnych przepisów i instrukcji.

b) Nadzór nad odbiorem nowego taboru w warsztatach kolejowych.

c) Załatwianie reklamacji co do braków przy dostawie taboru.

d) Dogląd nad organizacją pracy w wytwórniach, celem uzyskania nizkich cen produkcji.

e) Kalkulacja cen taboru i jego części składowych.

f) Sprawdzanie czynników kalkulacyjnych, podawanych przez Komisarzy Rządowych i prowadzenie odnośnej statystyki.

g) Rejestracja stanu robót na fabrykach i opinjowanie przy podziale zamówień między wytwórnie taboru kolejowego.

§ 18.

Naczelny Komisarz wyjeżdża w razie potrzeby według swojego uznania do poszczególnych wytwórni, lub wzywa do siebie Komisarzy.

Załącznik do § 14.

Sprawozdanie miesięczne na 1 .... 192.... r.

o budowie taboru kolejowego w wytwórni ....

w ....

I) Stan budowy taboru.

1) Parowozy.

Daty \ Nr Nr zamówień				
Wykończono				
Po próbie na torach kolejowych				
W montażu, kocioł na ostojach				
Ostoje gotowe				
Kotły gotowe				
Kotły w budowie				

2) Wagony.

Daty \ Nr Nr zamówień				
Wykończono				
W malowaniu				
Podwozia gotowe				
Podwozia w budowie				

II) Stan zatrudnienia rzemieślników na 1 .... 192 .... r.

Wyszczególnienie	Rodzaj taboru	Ilość	Średni zarobek godzinowy
Rzemieślnicy pracujący bezpośrednio przy budowie taboru (oprócz tych, których koszta utrzymania zalicza się na koszty warsztatowe)	parowozy		
	wagony		

		Na zamówienie M. K.	Na obce zamówienie
Ilość godzin faktycznie użytych przy budowie	parowozy		
	wagony		

III) Obce zamówienia wykonano na sumę ....

ZAWIADOMIENIA:

Sprostowanie.

W Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr. 9 z dnia 25 lipca 1929 r. w dziale „Zawiadomienia" w pozycji „Ruch służbowy w Ministerstwie Komunikacji" Mianowania. Urzędnikami prowizorycznymi Ministerstwa Komunikacji w X stopniu służbowym urzędników państwowych należy skreślić „Kowalska Franciszka, Pracownica Biura Statystycznego M. K. a w miejsce niej wstawić „Kowalewska Franciszka Pracown. Biura Statystycznego M. K." „Cwikła Piotr — Pracown. Biura Statystycznego M. K." Pod mianowaniami urzędników w X stopniu służbowym należy wstawić „Urzędnikami prowizorycznymi Ministerstwa Komunikacji w XI stopniu służbowym urzędników państwowych." **Cwikła Piotr** — Pracown: Biura Statystycznego M. K. W pozycji „Ruch służbowy w Dyrekcjach P. K. P. — Konkursy" w przedostatnim konkursie zamiast „na stanowisko Kierownika Działu Pasażerskiego, Technicznego w Wydziale Eksploatacyjnym Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie" winno być „na stanowisko Kierownika Działu Parowozowego w Wydziale Mechanicznym Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie".

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 47306. 8.VIII.29. 8300.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

15 sierpnia | Nr. 11. | Rok 1929.

T R E Ś Ć:

SPRAWY OGÓLNO - ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

120.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 6 sierpnia 1929 r. Nr. I. 17422/4/29 w sprawie wykonania rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 lipca 1929 r. o zaopatrzeniu emerytalnem etatowych pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" i o zaopatrzeniu pozostałych po nich wdów i sierot, oraz o odszkodowaniu za nieszczęśliwe wypadki.

Na podstawie § 6 i 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 lipca 1929 r. o zaopatrzeniu emerytalnem etatowych pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" i o zaopatrzeniu pozostałych po nich wdów i sierot, oraz o odszkodowaniu za nieszczęśliwe wypadki (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 448) zarządzam, co następuje:

§ 1.

Upoważniam Dyrekcje Kolei Państwowych do przyznawania i wymiaru świadczeń wynikających z rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 lipca 1929 r., oraz do dokonywania wszelkich urzędowych czynności, wynikających z tego rozporządzenia z wyjątkiem tych czynności, które w rozporządzeniu zastrzeżone są wyraźnie Ministrowi Komunikacji, Ministrowi Skarbu, lub Ministrowi Pracy i Opieki Społecznej.

Kompetencja poszczególnych Dyrekcji w tym względzie rozciąga się na pracowników podległych danej Dyrekcji, oraz na emerytów, względnie wdowy i sieroty, którzy będąc na służbie ostatnio jej podlegali, względnie, których mężowie, ojcowie, będąc na służbie ostatnio jej podlegali.

Co do emerytów, względnie wdów i sierot, którzy, względnie których mężowie, ojcowie w Polsce nie służyli, kompetentne są te Dyrekcje Kolei Państwowych, które odnośne zaopatrzenia dotychczas wypłacają.

W razie zgłoszenia roszczenia przez byłego pracownika jednego z byłych państw zaborczych (przez wdowy, lub sieroty po tego rodzaju pracowniku), który nie zgłosił jeszcze dotychczas roszczeń z tytułu przynależenia swego czasu do kas emerytalnych byłych państw zaborczych, kompetentną jest ta Dyrekcja, w której ubiegający się o zaopatrzenie roszczenia swe zgłosi.

§ 2.

Dyrekcje Kolei Państwowych ustalą w najkrótszym czasie wysługę emerytalną poszczególnych pracowników, objętych rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 4 lipca 1929 r. i wydadzą im zaświadczenia, stwierdzające, od jakiej daty liczy im się nieprzerwanie wysługę emerytalną.

§ 3.

Dyrekcje Kolei Państwowych przystąpią natychmiast do przerachowania na podstawie § 53 rozporządzenia Rady Ministrów zaopatrzeń emerytów kolejowych, oraz zaopatrzeń pozostałych po pracownikach i emerytach kolejowych wdów i sierot. W pierwszym rzędzie należy przerachować zaopatrzenia t. z. zaborcze, potem zaś zaopatrzenia przyznane z tytułu służby polskiej według kolejności lat, w których zostały przyznane.

Dekretów przerachowania zaopatrzeń nie należy wydawać; natomiast przy pierwszej wypłacie przerachowanego zaopatrzenia należy podać uprawnionemu do wiadomości podstawę przerachowania (jakie okresy zaliczono do wysługi emerytalnej, okres ustalonej wysługi emerytalnej, wynikający stąd procent, suma przyjęta dla ustalenia podstawy przerachowania, jakie sumy na nią się złożyły).

§ 4.

Dla badań lekarskich dokonywanych na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 lipca 1929 r. miarodajne są wyłącznie każdoczesne przepisy badania lekarskiego pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", oraz każdoczesne przepisy o określaniu stopnia utraty zdolności do zarobkowania wskutek nieszczęśliwych wypadków z tem, że ustalenie stopnia utraty zdolności do zarobkowania spowodowanej nieszczęśliwym wypadkiem zastrzegam Komisji Głównej Lekarskiej, której opinja jest ostateczna.

121.

Nr. I. 17423 4/29 z dnia 6 sierpnia w sprawie jednolitej interpretacji rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 lipca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 448).

Celem jednolitego interpretowania postanowień rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 lipca 1929 r. o zaopatrzeniu emerytalnem etatowych pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" i o zaopatrzeniu pozostałych po nich wdów i sierot, oraz o odszkodowaniu za nieszczęśliwe wypadki, oznajmia się co następuje:

1) (do § 2):

a) dodatku stołecznego, kresowego, oraz dodatków na żonę i dzieci nie uwzględnia się przy potrącaniu opłaty.

b) Pracownicy na służbie, pobierający dodatek mieszkaniowy stołeczny wnoszą opłatę obliczoną od tego dodatku (w wymiarze dla samotnych).

c) Jako pracowników stale zajętych na parowozie, względnie stale zajętych przy obsłudze pociągów uważa się tych wszystkich pracowników parowozowych, względnie w służbie konduktorskiej, których na stałe przydzielono do takiej służby i to tak długo, dopóki przydzielenie to nie zostanie cofnięte.

2) (do § 3):

a) Ustalenie okresu, jaki ma być zaliczony bezpłatnie do wysługi emerytalnej z mocy § 3 ma być dokonane przedewszystkiem na podstawie zapisków urzędowych, a w braku tychże na podstawie dokumentów, dostarczonych przez odnośnych pracowników.

Co do pracowników byłych kolei rosyjskich, którzy dnia 1 stycznia 1918 r. pozostawali jeszcze na kolejowej służbie w Rosji uważa się, że wpłaconych swego czasu składek emerytalnych, względnie zabezpieczeniowych nie podjęli.

b) Jako czas służby w wojsku polskiem należy uważać czas spędzony przed powstaniem Państwa Polskiego na służbie w formacjach względnie w organizacjach wojskowych, uznanych później przez Państwo Polskie, jako polskie, względnie z mocy rozporządzenia Ministra Spraw Wojskowych z dnia 19 stycznia 1927 r., o wykonaniu Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 13 grudnia 1926 r. w sprawie zmiany niektórych postanowień ustawy z dnia 11 grudnia 1923 r. o zaopatrzeniu emerytalnem funkcjonarjuszów państwowych i zawodowych wojskowych (Dz. U. R. P. Nr. 9, poz. 72) zaliczalnych do polskiej służby wojskowej.

Formacje te, względnie organizacje, są następujące:

A. Formacje:

1. Legjony Polskie (Polski Korpus Posiłkowy, Polska Siła Zbrojna) od 1 sierpnia 1914 r.
2. Bajończycy od 21 sierpnia 1914 r. do 22 sierpnia 1915 r.
3. Legjon Puławski od 18 października 1914 r.
4. Brygada Strzelców Polskich od 13 października 1915 r.
5. Dywizja Strzelców Polskich od 21 lutego 1917 r.
6. I Korpus Polski od 6 sierpnia 1917 r. do 7 lipca 1918 r.
7. II Korpus Polski od 8 grudnia 1917 r. do 12 maja 1918 r.
8. III Korpus Polski od 15 stycznia 1918 r. do 22 sierpnia 1918 r.

9. Oddział Polski w Odesie od 23 listopada 1917 do 20 kwietnia 1918.

10. Polska Oddzielna Brygada na Kaukazie od 25 grudnia 1917 do 26 lipca 1918.

11. Oddział na Murmanie od 29 czerwca 1918.

12. Oddział na Kubaniu od 24 sierpnia 1918.

13. IV Dywizja Gen. Żeligowskiego od 23 października 1918.

14. V Dywizja Syberyjska od 23 czerwca 1918.

15. Armja Polska we Francji od 4 czerwca 1917.

16. P. O. W. od 1 sierpnia 1914.

B. **Organizacje:**

1. Związek Walki Czynnej od 1 czerwca 1908.
2. Związek Strzelecki od 1 grudnia 1910.
3. Strzelec od 1 grudnia 1910.
4. Armja Polska od 1 października 1910.
5. Polskie Drużyny Strzeleckie od 31 lipca 1911.
6. Sokole Drużyny Polowe od 1 lipca 1912.
7. Drużyny Bartoszowe od 1 lipca 1912.
8. Drużyny Tow. im. Kościuszki od 1 lipca 1912.
9. Drużyny Podhalańskie od 1 lipca 1912.

Pracownicy, którzy ubiegają się o zaliczenie do wysługi emerytalnej okresu służby w jednej z powyższych formacji lub organizacji wojskowych, powinni przedstawić wiarogodne dowody, stwierdzające dokładnie czas służby, odbytej w tych formacjach, lub organizacjach.

W przypadku nieposiadania takich dowodów, czas tej służby może być stwierdzony w drodze zaświadczenia, potwierdzonego co do prawdziwości dat podpisami conajmniej dwóch wiarygodnych świadków (możliwie z grona etatowych pracowników kolejowych, lub z grona ustalonych funkcjonarjuszów państwowych, albo też z grona zawodowych wojskowych).

Świadkowie powinni w zaświadczeniu przytoczyć zarazem źródło posiadanych wiadomości. Podpisy świadków mają być urzędownie uwierzytelnione.

Czas służby wojskowej polskiej zalicza się do wysługi emerytalnej bez względu na to, kiedy pracownik ją odbył, czy bezpośrednio przed wstąpieniem na służbę kolejową, czy też przed wstąpieniem na inną służbę, zaliczalną lub niezaliczalną do wysługi emerytalnej.

Zaliczenie okresu, przez który pracownik obok służby kolejowej pełnił także służbę wojskową, nastąpić może tylko z jednego lub drugiego tytułu, gdyż pewne konkretnie oznaczone, jednorazowe uprawnienie, przysługujące komuś z dwu tytułów, zawsze tylko raz może być zrealizowane.

c) Zaliczenie do wysługi emerytalnej okresu służby wojskowej, studjów wyższych, jak również do dnia wejścia w życie rozporządzenia Rady Ministrów w półtorakrotnym wymiarze liczące się okresy służby konduktorskiej, na parowozach, oraz innej służby, opłaconej składkami (opłatą) półtorakrotnymi wpływa nietylko na wymiar zaopatrzenia emerytalnego (wdowiego, sierocego), lecz i na uzasadnienie roszczenia o to zaopatrzenie.

d) Ustalenie okresu, jaki ma być zaliczony z mocy § 3 opłatnie ma być dokonane na podstawie urzędowych zapisków względnie dokumentów, dostarczonych przez pracownika. O ile pracownik nie posiadałby żadnych dokumentów w tym względzie, należy żądać od niego zaświadczenia dwóch wiarygodnych świadków (możliwie z grona kolejowych pracowników etatowych) stwierdzających daty, podane przez pracownika.

e) Prawo emeryta, względnie wdowy, lub sierot do zaliczenia pewnego okresu do wysługi emerytalnej należy uważać jako prawo pierwotne, uzależnione jedynie od uiszczenia w całości należności za zaliczenie. Warunek ten (uiszczenie całkowitej należności za zaliczenie najwyżej 10 lat) nie obowiązuje tych emerytów, względnie tych wdów i sierot, z którymi, względnie z których mężami (ojcami) rozwiązany zostanie stosunek służbowy w okresie pierwszych dwu lat, licząc od dnia wejścia w życie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 lipca 1929 r. (§ 51).

f) Przy obliczaniu należności za zaliczenie posługiwać się będą Dyrekcje załączonymi dwoma tabelami, a mianowicie: tabelą wartości współczynnika dla obliczenia sumy opłat wraz z miesięcznymi procentami składanymi za okres podlegający zaliczeniu (tab. A.), oraz tabelą wartości współczynnika dla obliczenia należności za zaliczenie wraz w rocznymi procentami składanymi na resztę wysługi emerytalnej, osiągniętej na podstawie zaliczenia w dniu formalnego dokonania zaliczenia (tab. B.).

Iloczyn kwoty miesięcznej opłaty ustalonej na zasadach § 3 rozporządzenia Rady Ministrów i współczynnika odpowiedniej ilości miesiecy (tab. A.) daje sumę opłat wraz z miesięcznymi procentami składanymi za okres podlegający zaliczeniu. Iloczyn sumy opłat wraz z miesięcznymi procentami składanymi za okres podlegający zaliczeniu i współczynnika odpowiedniej ilości lat (tab. B.) daje ostateczną sumę należności za zaliczenie.

Przy obliczaniu procentów składanych w stosunku miesięcznym należy odrzucać ułamki miesiąca, zaś przy obliczaniu procentów składanych w stosunku rocznym ułamki roku.

Należność za zaliczenie należy pracownikom na ich prośbę rozłożyć na raty miesięczne. Ilość rat — nie przekraczając sześćdziesięciu — ustalać należy indywidualnie, zależnie od wysokości kwoty, jaką pracownik ma wpłacić i od wysokości jego uposażenia.

W razie zgłoszenia rezygnacji z zaliczenia poprzedniego okresu zwraca się pracownikowi, względnie wdowie i dzieciom (wdowie i dzieciom niepo-

dzielnie) całą kwotę wpłaconą (należność wraz z wpłaconymi procentami składanymi) bez oprocentowania.

3) (do § 5):

Prawo wyboru zaopatrzeń realizuje uprawniony przez zrzeczenie się jednego z nich, składając w tym celu oświadczenie zredagowane według załączonego wzoru.

4) (do § 7):

Wszelkie świadczenia wynikające z rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 lipca 1929 r. wymierza się analogicznie, jak uposażenie służbowe.

Wypłatę zaopatrzeń emerytalnych, wdowich i sierocych należy uskuteczniać w zasadzie za pośrednictwem Pocztowej Kasy Oszczędności. Jedynie w razie niemożności dokonywania wypłat poszczególnych w sposób powyższy z powodu znacznej odległości urzędu pocztowego, prowadzącego agendy Pocztowej Kasy Oszczędności, od miejsca zamieszkania uprawnionego, uskuteczniać należy wypłaty za pośrednictwem urzędów kolejowych.

5) (do §§ 11, 42, 43, 44 i 45):

a) Jako nieszczęśliwy wypadek w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 lipca 1929 r. uważać należy każde nagłe zdarzenie wywołane przyczyną zewnętrzną, które spowodowało pośrednio lub bezpośrednio śmierć, względnie obrażenie ciała, lub chorobę pracownika.

b) Jeśli pracownik uległ nieszczęśliwemu wypadkowi w drodze z domu do swego miejsca, względnie lokalu, służbowego, udając się na służbę, lub też w drodze ze swego miejsca, względnie lokalu, służbowego do domu, wracając ze służby, — uważa się, że wypadek ten zdarzył się w czasie pełnienia jego obowiązków służbowych, o ile pracownik użył w tym przypadku tej drogi, jakiej zwykł był stale używać, udając się bez zboczenia z niej z domu na służbę i odwrotnie.

c) Jako nieszczęśliwy wypadek, „z powodu pełnienia służby" uważa się każdy nieszczęśliwy wypadek jakiemu pracownik uległ **nie w czasie pełnienia służby,** jeśli wypadek ten spowodowały okoliczności, pozostające w jakimkolwiek związku z wykonywaniem przez poszkodowanego obowiązków służbowych.

6) (do § 15):

Emerytów, którym przyznano zaopatrzenia emerytalne z powodu rozwiązania stosunku służbowego z przyczyny czasowej niezdolności do pełnienia obowiązków służbowych, a którzy nie ukończyli 55 lat życia mogą Dyrekcje poddawać oględzinom lekarskim, jednak nie częściej, jak w terminach rocznych, celem stwierdzenia, czy emeryt nie odzyskał zdolności do pełnienia obowiązków służbowych.

W razie uchylania się emeryta od tych oględzin wchodzą w zastosowanie postanowienia ostatniego ustępu § 17.

7) (do §§ 22 i 31):

Warunkiem przyznania zaopatrzenia żonie, względnie dzieciom emeryta, który utracił prawo do zaopatrzenia z powodu skazania go prawomocnym wyrokiem sądowym, jest stwierdzenie, że żona względnie dzieci pozbawione są środków utrzymania, a ponadto w przypadkach, gdy przestępstwo popełnione zostało z chęci zysku, że niema dowodu, iż brały one udział w przestępstwie, lub też z przestępstwa świadomie korzystały.

Zaopatrzenia te można przyznać i w niższej wysokości, jak określonej § 23, względnie § 32 zależnie od zdolności żony do zarobkowania i możności wykorzystania tej zdolności, dalej od okoliczności, czy żona względnie dzieci korzystają z jakichś stałych wsparć z jakiejkolwiek strony, czy też nie i t. d.

8) (do § 36):

a) Zaopatrzenia sieroce poza 18 rok życia sieroty, z powodu niezdolności do zarobkowania przyznaje się na zasadzie wyniku oględzin lekarskich.

b) Przyznanie zaopatrzenia poza 18-ty rok życia sierocie, odbywającej studja, nastąpić może tylko na zasadzie zaświadczenia danego Zakładu Naukowego, stwierdzającego, że sierota w Zakładzie tym odbywa studja i że odbywanie studjów w tym Zakładzie wyklucza możność równoczesnego stałego zarobkowania.

Pod mianem „Zakład Naukowy" należy uważać prócz uczelni państwowych także i uczelnie prywatne, uznane przez Państwo.

9) (do § 53):

Emeryt (wdowa, sieroty), który pobierał dotychczas zaopatrzenie, obliczone według grupy wyższej, aniżeli jaka należy się pracownikowi przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" pełniącemu służbę na stanowisku odpowiadającem ostatniemu stanowisku na służbie danego emeryta (męża, ojca), otrzymuje zaopatrzenie przerachowane według grupy i szczebla, według których obliczone było jego dotychczasowe zaopatrzenie.

10) Dwie tabele współczynników dla obliczenia należności za zaliczenie, wzór zaliczenia lat poprzedniej służby, zaświadczenia o wysłudze emerytalnej, deklaracji zrzeczenia się jednego z zaopatrzeń, wymiaru zaopatrzenia i wymiaru odszkodowania podane są niżej, jako załączniki niniejszego okólnika.

Tabela A.

Po miesiącach	Współczynnik	Po miesiącach	Współczynnik	Po miesiącach	Współczynnik	Po miesiącach	Współczynnik	Po miesiącach	Współczynnik
1	1,00000	37	40,53238	73	87,84000	109	144,45220	145	212,19886
2	2,00500	38	41,73504	74	89,27920	110	146,17446	146	214,25984
3	3,01502	39	42,94370	75	90,72558	111	147,90532	147	216,33112
4	4,03008	40	44,15840	76	92,17920	112	149,64484	148	218,41276
5	5,05022	41	45,37918	77	93,64008	113	151,39306	149	220,50482
6	6,07546	42	46,60606	78	95,10828	114	153,15002	150	222,60734
7	7,10582	43	47,83908	79	96,58382	115	154,91576	151	224,72036
8	8,14134	44	49,07826	80	98,06672	116	156,69032	152	226,84396
9	9,18204	45	50,32364	81	99,55704	117	158,47376	153	228,97816
10	10,22794	46	51,57524	82	101,05482	118	160,26612	154	231,12304
11	11,27906	47	52,83310	83	102,56008	119	162,06744	155	233,27864
12	12,33544	48	54,09726	84	104,07288	120	163,87776	156	235,44502
13	13,39710	49	55,36774	85	105,59324	121	165,69714	157	237,62224
14	14,46408	50	56,64456	86	107,12120	122	167,52562	158	239,81034
15	15,53640	51	57,92778	87	108,65680	123	169,36324	159	242,00938
16	16,61408	52	59,21740	88	110,20008	124	171,21004	160	244,21942
17	17,69714	53	60,51348	89	111,75108	125	173,06608	161	246,44050
18	18,78562	54	61,81604	90	113,30982	126	174,93140	162	248,67270
19	19,87954	55	63,12512	91	114,87636	127	176,80604	163	250,91606
20	20,97892	56	64,44074	92	116,45074	128	178,69006	164	253,17064
21	22,08380	57	65,76294	93	118,03298	129	180,58350	165	255,43648
22	23,19420	58	67,09174	94	119,62314	130	182,48640	166	257,71366
23	24,31016	59	68,42718	95	121,22124	131	184,39882	167	260,00222
24	25,43170	60	69,76930	96	122,82734	132	186,32080	168	262,30222
25	26,55884	61	71,11814	97	124,44146	133	188,25240	169	264,61372
26	27,69162	62	72,47372	98	126,06366	134	190,19366	170	266,93678
27	28,83006	63	73,83608	99	127,69396	135	192,14462	171	269,27146
28	29,97420	64	75,20526	100	129,33242	136	194,10534	172	271,61780
29	31,12406	65	76,58128	101	130,97908	137	196,07586	173	273,97588
30	32,27968	66	77,96418	102	132,63396	138	198,05622	174	276,34574
31	33,44106	67	79,35400	103	134,29712	139	200,04650	175	278,72746
32	34,60826	68	80,75076	104	135,96860	140	202,04672	176	281,12108
33	35,78130	69	82,15450	105	137,64844	141	204,05694	177	283,52668
34	36,96020	70	83,56526	106	139,33668	142	206,07722	178	285,94430
35	38,14500	71	84,98308	107	141,03336	143	208,10760	179	288,37402
36	39,33572	72	86,40798	108	142,73852	144	210,14812	180	290,81588

Tabela B.

Po latach	Współczynnik	Po latach	Współczynnik	Po latach	Współczynnik	Po latach	Współczynnik	Po latach	Współczynnik
1	1,06000000	6	1,41851911	11	1,89829856	16	2,54035168	21	3,39956360
2	1,12360000	7	1,50363026	12	2,012[illegible]9647	17	2,69277279	22	3,60353742
3	1,19101600	8	1,59384807	13	2,13292826	18	2,85433915	23	3,81974966
4	1,26247696	9	1,68947896	14	2,26090396	19	3,02559950	24	4,04893464
5	1,33822558	10	1,79084770	15	2,39655819	20	3,20713547	25	4,29187072

Wzór zaliczenia okresu poprzedniej służby.

DYREKCJA
KOLEI PAŃSTWOWYCH
w WARSZAWIE

Nr. . . .

W Warszawie, dnia . . . . .

Do Pana . . . .
. . . . . .

w . . . . .

Załatwiając podanie z dnia . . . . oznajmia się, że należność za zaliczenie w myśl postanowień § 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 lipca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 448) do wysługi emerytalnej Pana, liczącej się obecnie od . . . . . okresu . . . lat . . miesięcy . : dni służby . . . . . wynosi . . : . zł.

Powyższą sumę potrąci się z uposażenia Pana w . . . ratach miesięcznych.

Po spłaceniu ostatniej raty należy się zwrócić do Dyrekcji Kolei Państwowych z żądaniem wydania Panu zaświadczenia stwierdzającego od jakiej daty liczy się Panu nieprzerwanie wysługę emerytalną.

Naczelnik Wydziału osobowego.
. . . .

Wzór zaświadczenia o wysłudze emerytalnej.

DYREKCJA
KOLEI PAŃSTWOWYCH
w WARSZAWIE

Nr. . . .

W Warszawie, dnia . .

Do Pana . . . .
. . . . . .

w . . . . .

Z mocy postanowień § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 lipca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 448) stwierdza się, że wysługę emerytalną Pana liczy się nieprzerwanie od . . . .

Naczelnik Wydziału osobowego.
. . . .

Wzór deklaracji zrzeczenia się jednego z zaopatrzeń.

Oświadczenie.

Celem korzystania z zaopatrzenia należnego mi z mocy . . . . zrzekam się w myśl postanowień § 5 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 lipca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 448) raz na zawsze prawa korzystania z zaopatrzenia należnego mi z mocy . . . . .
. . . .

W Warszawie, dnia . . . . . .

(podpis:

(klauzula uwierzytelniająca podpis)

Wzór wymiaru zaopatrzenia emerytalnego.

DYREKCJA
KOLEI PAŃSTWOWYCH
w WARSZAWIE

Nr. . . . .

p. d. .

Antoni Kamiński . . . .
rozwiązanie stosunku służbowego od . . .
z powodu . . . . . (Nr. aktu . . .)
ostatnia płaca miesięczna . . . . punktów
dodatek regulacyjny . . . . . punktów
dodatek 10% . . . . . . punktów
dodatek 15% . . . . . . punktów

razem . . . punktów
dodatek mieszkaniowy (samotnego) . . . . zł.
dodatek ekonomiczny na żonę . . . punktów
wysługę emerytalną liczy się nieprzerwanie od .
. . . . . półtorakrotne liczenie od . . .
do . . . .

obliczenie zaopatrzenia.

załatwienie.

Do Pana . . . . .
. . . .

w . . . . . .

W następstwie rozwiązania z Panem stosunku służbowego rezolucją Dyrekcji z dnia . . . Nr. . . . . z powodu . . . . : : przyznaje się panu w myśl postanowień § 11, ustęp pierwszy, p. . . . . . i § 13 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 lipca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 448) zaopatrzenie emerytalne w miesięcznej wysokości . . . . zł., począwszy od . . . .

Dla ustalenia podstawy wymiaru tego zaopatrzenia przyjęto okres . . . . . lat wysługi emerytalnej, ... punktów uposażenia miesięcznego,
. . . . . punktów dodatku 10%
. . . . . punktów dodatku 15%
oraz dodatek mieszkaniowy . . . . . zł.

Dodatek ekonomiczny na żonę w sumie . . . punktów miesięcznie przysługiwać Panu będzie analogicznie i tak długo, jak długo przysługiwać będzie pracownikom przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" na służbie.

Przyznane zaopatrzenie emerytalne i dodatek na żonę wypłacać się Panu będzie pierwszego dnia każdego miesiąca zgóry za pośrednictwem Pocztowej Kasy Oszczędności.

Przypadki, które powodują wstrzymanie wypłaty zaopatrzenia emerytalnego określa § 16 i 17 rozporządzenia Rady Ministrów.

. . . . załączników podania zwraca się.

W Warszawie, dnia . . . . . . 192 . .

Naczelnik Wydziału osobowego.

Wzór przyznania odszkodowania za nieszczęśliwy wypadek.

DYREKCJA
KOLEI PAŃSTWOWYCH
W WARSZAWIE
Nr. . .

W Warszawie, dnia . . . .

Do Pana . . . .

. . . .

w . . . . . .

Dnia . . . . . . uległ Pan nieszczęśliwemu wypadkowi. Skutkiem tego nieszczęśliwego wypadku utracił Pan według orzeczenia Komisji Głównej Lekarskiej z dnia . . . . . % zdolności do zarobkowania.

Uznając, że wypadek ten zdarzył się Panu z powodu służby, w czasie pełnienia służby, przyznaje się Panu w myśl postanowień § 42 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 lipca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 448) miesięczne odszkodowanie w wysokości . . . . % sześćdziesięcioprocentowej kwoty przyjętej w myśl postanowień § 12 tego rozporządzenia dla ustalenia podstawy wymiaru zaopatrzenia emerytalnego, t. j. . . . . zł. miesięcznie.

Odszkodowanie to wypłacać się będzie od 1 . . . . . pierwszego dnia każdego miesiąca zgóry za pośrednictwem Pocztowej Kasy Oszczędności.

W razie zwiększenia się, lub obniżenia stopnia utraty zdolności do zarobkowania, spowodowanej tym wypadkiem podwyższy się odpowiednio, względnie obniży przyznane Panu odszkodowanie.

Naczelnik Wydziału osobowego.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 47305. 8.VIII.29. 8200.

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1929 wynosi zł. 8.—, półroczna zł. 4.—, kwartalna zł. 2.—.
Pojedyńczy numer — groszy 50.